

VÝSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA NÁRODOHOSPODÁŘSKÁ

Dopravní náklady v České Republice a na Slovensku
Transportation Cost in the Czech Republic and Slovakia

Student: Lukáš Trulík

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Natálie Uhrová, Ph.D.

Ostrava 2013

Zadání bakalářské práce

Student: **Lukáš Trulík**
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6202R027 Národní hospodářství
Téma: **Dopravní náklady v České republice a na Slovensku**
Transportation Costs in the Czech Republic and Slovakia

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Charakteristika dopravy se zaměřením na nákladní dopravu v České a Slovenské republice
 3. Členění zákonných nákladů v nákladní dopravě v České a Slovenské republice
 4. Porovnání zákonných nákladů v nákladní dopravě v České a Slovenské republice
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

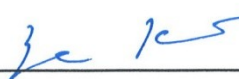
DVOŘÁČEK, Jiří. *Průmyslová politika*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1997. 219 s. ISBN 80-707-9104-7.
MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy České republiky*. Praha: MD, 2011. 159 s. ISSN 1801-3090.
ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií 2011*. Bratislava: ŠÚSR, 2011. 136 s. ISBN 978-80-8121-091-4.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

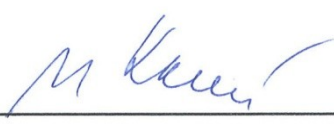
Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Natalie Uhrová, Ph.D.**

Datum zadání: 23.11.2012

Datum odevzdání: 10.05.2013

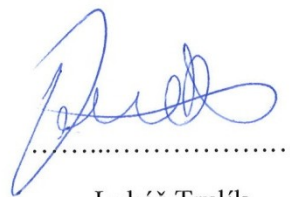

doc. Ing. Zuzana Kučerová, Ph.D.
vedoucí katedry




prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

„Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh vypracoval samostatně.“

V Ostravě 10. 5. 2013



Lukáš Trulík

OBSAH

1. ÚVOD	5
2. CHARAKTERISTIKA DOPRAVY SE ZAMĚŘENÍM NA NÁKLADNÍ DOPRAVU V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICE	7
2.2. Význam a postavení dopravy v socioekonomickém systému	7
2.3. Rozdělení a charakteristika jednotlivých druhů dopravy	8
2.4. Charakteristika základních pojmů	11
2.5. Dopravní politika	12
2.5.1. <i>Struktura cílů dopravní politiky</i>	13
2.5.2. <i>Priority dopravní politiky</i>	14
2.5.3. <i>Nástroje dopravní politiky</i>	16
2.6. Nákladní doprava	17
2.6.1. <i>Dopravní proces silniční nákladní dopravy</i>	19
2.7. Odvětvová klasifikace ekonomických činností v ČR a na Slovensku	20
2.8. Dopravní politika jako součást evropského dopravního systému	22
2.8.1. <i>Cíle společné dopravní politiky Evropské unie</i>	24
2.8.2. <i>Zhodnocení dopravní politiky EU a její legislativy</i>	24
2.8.3. <i>Bílá kniha EU – Dopravní politika EU do roku 2010</i>	25
3. ČLENĚNÍ ZÁKONNÝCH NÁKLADŮ V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICE	26
3.1. Kalkulace nákladů v silniční nákladní dopravě	26
3.1.1. <i>Jednotlivé položky kalkulačního vzorce</i>	26
3.2. Silniční daň v České republice.....	28
3.3. Silniční daň na Slovensku	31
3.4. Spotřební daň z minerálních olejů v České republice.....	34
3.5. Spotřební daň z minerálních olejů na Slovensku	35
3.6. Mýtný systém v České Republice	36
3.6.1. <i>Sazby mýtného</i>	37
3.7. Mýtný systém na Slovensku	38
3.7.1. <i>Sazby mýtného</i>	39

4. POROVNÁNÍ ZÁKONNÝCH NÁKLADŮ V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICE	40
4.2. Silniční daň v ČR a na Slovensku	40
4.2.1. Vývoj silniční daně v období od roku 2009 do 2012 v ČR a SR	41
4.2.2. Porovnání silniční daně mezi ČR a Slovenskem	42
4.3. Zdanění pohonných hmot v rámci spotřební daně z minerálních olejů v ČR a na Slovensku	43
4.3.1. Vývoj zdanění pohonných hmot v období od roku 2009 do 2012	44
4.3.2. Porovnání míry zdanění pohonných hmot mezi ČR a SR	45
4.4. Mýto v ČR a na Slovensku	46
4.4.1. Vývoj mýtného v ČR a SR v období od roku 2009 do 2012	46
4.4.2. Porovnání mýtného v ČR a SR	47
4.5. Rozpočtové určení zákonných poplatků v silniční nákladní dopravě	48
4.5.1. Česká Republika	48
4.5.2. Slovensko	50
4.5.3. Porovnání mezi ČR a Slovenskem	53
4.6. Postavení EU vůči zákonným poplatkům v silniční nákladní dopravě	54
5. ZÁVĚR	57
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	60
SEZNAM ZKRATEK	65

1. ÚVOD

Doprava je jednou z nejdůležitějších oblastí ekonomiky v jednotlivých státech. Je velmi důležitá v rámci vývoje hospodářství jako celku ne pouze na národní úrovni, ale i na nadnárodní úrovni. Doprava surovin a zboží jako jedna z prvních pocítila začátek světové krize z konce minulého desetiletí, na dopravě se projevuje i nárůst výroby včetně oživení hospodářství. Doprava je také velmi citlivé odvětví, i co se týká přemísťování obyvatelstva. Lidé právě díky dopravě uspokojují své potřeby přemísťování, ať už to může být za prací nebo za oddychem. Cestující v dnešní době také velmi vnímají kvalitu poskytnutých služeb v dopravě a na základě kvality si také vybírají jakým druhem a jakým způsobem uspokojí své potřeby. Doprava a ostatní činnosti s ní spojené zaměstnají v rámci Evropy milióny lidí a díky tomuhle se odvětví dopravy jeví jako jeden z největších zaměstnavatelů v České republice, ale i v rámci celé Evropy.

Poskytování dopravních služeb v dopravě nákladní, ale i osobní se vyvíjelo spolu s vývojem ekonomiky a vývojem stále se zvyšujících lidských potřeb. Doprava už dávno není pouze otázkou národní a čím dál tím více se poskytování dopravních služeb globalizuje a posouvá se na mezinárodní úroveň. Dopravní prostředky nemají problém působit jen na otevřeném území evropského trhu, ale dá se říct, že kdekoliv, kde uspokojí potřeby lidí. Na dopravních trzích v jednotlivých státech působí dopravci globálně, to znamená, že například potřeby produkce určitých výrobků z České republiky a přemísťování produkce do zahraničí nemusí provádět pouze čeští dopravci, ale i dopravci z jiných států. To umožnilo vznik jednotného trhu v rámci Evropské unie (dále jen EU). Před vznikem EU byl vstup dopravců z jiných států na národní dopravní trh regulován různými přepravními povoleními. Tento systém různých povolení fungoval na základě výměny určitého počtu přepravních povolení mezi jednotlivými státy, počet těchto povolení si každý stát reguloval, aby tak ochránil své dopravce a umožňoval jim vhodné podmínky k podnikání a jejich rozvoj. Vznikem EU a hlavně v době, kdy došlo k rozšíření EU o státy z východního bloku veškeré regulace zanikly a dopravcům v osobní nebo nákladní dopravě se naskytla možnost působit, hlavně co se týče mezinárodní dopravy, v celoevropském prostoru. Tohle zrušení mělo na dopravu velký vliv a vzájemná konkurence nebo či dokonce rivalita mezi dopravci jednotlivých států trvá dodnes.

Cílem každého státu, hlavně v období krize, je díky různým opatřením státu zabezpečit rozvoj ekonomiky, zvýšit zaměstnanost obyvatelstva, ale na druhé straně také

udržovat stabilitu státu a sociálního systému. Na to, aby mohl stát všechny tyto skutečnosti zabezpečit, tak každý stát využívá v rámci pravidel EU svůj daňový, legislativní a obchodní systém a tím může regulovat přírůst zahraničního kapitálu na své území. Kapitál logicky vstupuje pouze tam, kde má na to vytvořené nejideálnější podmínky, ať už legislativní nebo daňové. A právě takto se chová i jedna z významných odvětví v rámci mezinárodního kapitálu a to doprava. Každý dopravce působící právě v nákladní dopravě by nejradši podnikal v takovém státě, ve kterém zná nejlépe podmínky k podnikání ve svém oboru.

Cílem této práce je zjistit, jaké podmínky vytváří vláda pro podnikatele v dopravě a které oblasti může ovlivnit. Popřípadě jaké omezení či pravidla určuje dopravcům EU a v jaké pozici se nacházejí dopravci. V práci porovnání všech kritérií, které ovlivňují dopravce v rámci silniční nákladní dopravy, daleko převyšuje rozsah bakalářské práce. Proto byla vybrána pouze nejzákladnější porovnávací kritéria. K jejich výběru je v práci přistupováno ze dvou pohledů. Prvním je výběr podmínek, které ovlivňuje vláda a je na jejím rozhodnutí, jak je v státě nastaví. Druhým je možnost přesunu kapitálu z jednoho státu do druhého s ohledem na jejich zeměpisnou a historickou blízkost. V kapitole druhé je teoreticky vymezena doprava jako taková, její význam včetně dopravní politiky. V poslední části druhé kapitoly bude popsáno, jak se dělí doprava dle odvětvových klasifikací ekonomických činností a na úplný závěr bude zhodnocena dopravní politika EU. V práci jsou dále porovnány podmínky, které pro své dopravce vytváří vlády Slovenské a České republiky. Práce se zaměřuje zejména na srovnání výšky spotřební daně z minerálních olejů, mezi které například patří pro dopravce důležitá nafta, která je z pohledu nákladovosti nejdůležitější. Dále se zaměřuje na porovnání výšky daně z motorových vozidel, kterou reguluje vláda. Jako poslední jsou porovnány mýtné poplatky a systémy jejich výše a výběru. V neposlední řadě je také rozebráno postavení EU vůči jednotlivým zákonným poplatkům v nákladní dopravě.

V závěrečné části práci bude na základě dosavadních poznatků shrnuto, kde a ve kterých oblastech přistupují vlády Slovenské a České republiky tak, aby svoje dopravce udrželi na svém území a zajistili tak vhodnou úroveň výše zmiňovaných srovnávaných kritérií.

2. CHARAKTERISTIKA DOPRAVY SE ZAMĚŘENÍM NA NÁKLADNÍ DOPRAVU V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICE

Účelem této kapitoly je teoreticky popsat význam a postavení dopravy v hospodářském a socioekonomickém systému, vysvětlit základní pojmy. Stručně charakterizovat jednotlivé druhy dopravy a podrobněji se soustředit na nákladní dopravu se zaměřením na silniční nákladní dopravu a popsat její dopravní proces, který dává základ dopravní politice. Nesmíme také zapomenout na základní cíl dopravní politiky a její priority včetně nástrojů dopravní politiky. Poté srovnáme struktury odvětvových klasifikací ekonomických činností mezi ČR a Slovenskem. Popíšeme dopravní politiku EU, stanovíme její základní cíle a východiska pro ČR a Slovensko. Na závěr této kapitoly dopravní politiku EU zhodnotíme a zaměříme se na jeden z nejdůležitějších dokumentů dopravní politiky a to Bílou knihou, kterou stručně charakterizujeme.

2.2. Význam a postavení dopravy v socioekonomickém systému

Mezi základní společenské a lidské potřeby patří zájem a potřeba měnit místo, přemísťování výrobků a osob z jednoho místa na druhé. Lidé se s těmito potřebami setkávali v různých společenských formách již od pradávna. S vývojem lidské společnosti důležitost těchto potřeb narůstá. První z nich, o které jsme se již zmínili, potřeba změnit místo, vychází například z materiální potřeby, potřeby pohybu a činnosti, společenského uplatnění, z potřeby kulturní, sportovní, vzdělávací, rekreační tzv. seberealizace.

Hlavní příčina výše zmiňovaných potřeb je společenská dělba práce. Jak vzniká, rozvíjí se a roste průmyslová výroba, dochází zde i ke specializaci a tím také k návaznosti výroby, kooperaci jednotlivých podniků a k rozvoji obchodu.

Nutnost přemísťování vyplývá:

- z rozporu umístění zdrojů těžby, výroby materiálů, polotovarů, výrobků a místy jejich dalšího zpracování (nákladní doprava),
- z rozporu mezi místem existence člověka a místem uspokojení jeho potřeb (osobní doprava). (Žemlička, Lukšů, 1999)

2.3. Rozdělení a charakteristika jednotlivých druhů dopravy

Silniční doprava je nejvíce rozšířeným druhem dopravy nejen v České Republice, ale i na Slovensku. Aktuálně je, v zemích které jsou ekonomicky vyspělé nebo rozvíjející se, nejdůležitějším typem dopravy. Používá velmi rozlehlé sítě dopravních cest, které se stavěly po celá staletí. Země, která dosahuje dostatečnou kapacitu pozemních komunikací s přihlédnutím na pružnost dopravní jednotky (od malých zásilek až po několika tunové, od jednotlivé přepravy cestujícího až po přepravy několika osob), má maximální pružnost a pohotovost. Díky hustotě silničních cest nabízí nejrychlejší možnost přemísťování osob a zboží a nejlépe dostupnost ze všech druhů pozemní dopravy.

S postupujícím globalizačním trendem a integrační politikou v Evropě se jednotlivé ekonomiky zaměřují na dálkové komunikace, v Evropě především celoevropského významu. V roce 1993, po přijetí Maastrichtské smlouvy se EU snažila o rozvoj aktivity v nové oblasti transevropských sítí, do kterých byly zařazeny hlavní dálkové komunikace. Jde o budování nových sítí v oblastech dopravy, energetiky, telekomunikací, ropovodů a plynovodů. Projekt transevropských sítí TEN se snaží o zajištění volného pohybu zboží a usnadnění spojení různých oblastí Unie včetně zkrácení přepravní vzdálenosti v rámci EU. Síť TEN-T se skládá z 95 700 km silnic, 106 tis. km železničních tratí, 411 letišť, 404 námořních přístavů a 13 000 km vnitrozemských vodních cest.

V rámci globalizace je třeba se zmínit o ekologizaci dopravy a čím dál tím více zpřísnující se podmínky pro ekologické parametry silničních vozidel. Můžeme zmínit například emisní normy Euro. Jsou to normy nastavující maximální hodnoty výfukových a odpadních látek, které mohou být vypouštěny do ovzduší. Omezují množství oxidu uhelnatého, oxidů dusíku, pevných částic a uhlovodíků. Normy se rozdělují do pěti tříd. Šestá třída normy Euro VI pro osobní automobily má vejít v platnost v září 2014. (Peltrám a kol.2003)

Železniční doprava byla od 2. poloviny 19. století až do 70. let 20. století dominantním druhem dopravy. Železniční doprava díky velkým investičním potřebám v minulosti spotřebovávala velké množství stavebních prací, vozidel, práce na udržování železničních tratí včetně jejich zařízení, proto také hrála významnou roli v zaměstnanosti a rozvoji ekonomiky. (Peltrám a kol.,2003)

V současnosti železniční doprava v evropských zemích prochází nelehkým obdobím, protože tradiční aspekty její nenahraditelnosti téměř vymizely. Silniční doprava je pro ni do značné míry velkou konkurencí a má širokou škálu alternativ. Její strategická pozice byla rovněž oslabena. To je způsobeno hlavně poklesem zájmu spotřebitelů o služby železniční dopravy a úbytku těžebního průmyslu a těžby surovin. Díky tomu se zmenšuje objem přepravovaného zboží. Další souvislost můžeme najít v rozvíjejícím se automobilovém průmyslu. Nyní je na železniční dopravu vyvíjen tlak v podobě požadavků na dochvilnost, flexibilitu, bezpečnost a rychlost přeprav, kterému tato doprava odolává jen stěží.

Nejen v Evropě, ale také v ČR a na Slovensku se začaly objevovat předpoklady pro podporu, rozvoj a udržitelný růst železniční dopravy. Jelikož množství faktorů, které oslabují výhody silniční dopravy, jako jsou například zvýšené počty přetížených oblastí nejdůležitějších silničních tahů, neprůjezdnost měst a růst požadavků na ekologizaci, roste, železniční doprava je velmi zvýhodněna. (Ondříšková, Konvičná, Nenička,2005)

Letecká doprava je ze všech uvedených druhů doprav nejmladší. Vše začalo pokusy o dopravu s horkovzdušnými balóny, poté to byly vzducholodě, které poháněly parní motory. Konec 19. století a začátek 20. století je počátkem revoluce v letecké dopravě. Objevují se letadla, která jsou těžší než vzduch a poháněna spalovacími motory. Následuje velký rozvoj díky novým technologiím. Důležitá je zde hlavně možnost cestovat mnohem rychleji, než bylo běžným způsobem možné. První pravidelná letecká linka mezi ČR a Slovenskem byla od roku 1923 z Prahy do Bratislavy. Vnitrostátní a mezinárodní letecká doprava je provozována leteckými dopravci. Mezi významné podniky patří např. nízkonákladová společnost Smart Wings a České aerolinie (dále jen ČSA). V posledních letech ČSA prochází ekonomickou krizí a mluví se o prodeji akcií podniku. Na Slovensku zkrachovaly během roku 2009 dvě nejvýznamnější aerolinie SkyEurope a Seagle Air. V současnosti na území Slovenské republiky žádný významnější letecký dopravce nepůsobí.

Zřízení či provozování letišť stanovuje každý stát svou vnitrostátní úpravou. V minulosti byla letiště zakládána většinou státem. S postupem času nastávaly situace, kdy byly letiště odstátňovány a nyní je zcela běžné, že nová letiště provozují obchodní společnosti. V ČR je sedm mezinárodních letišť (Praha, Karlovy Vary, Brno, Pardubice, Ostrava, Kunovice, Vodochody) na Slovensku jsou čtyři (Bratislava, Košice, Poprad, Sliač). (Ondříšková, Konvičná, Nenička,2005)

Podle Ondříškové, Konvičné a Neničky (2005,s.27) mezi hlavní činnosti provozovatelů letišť patří: „...zajištění možnosti pro přistávání a vzlety letadel a pohyb letadel s tím souvisejících, ochrany a ošetřování letadel, uskutečňování leteckých činností, pořádku, bezpečnosti, záchranné a protipožární služby, ochrany před protiprávními činy, údržby a rozvoje letišť."

Vodní doprava hraje velmi důležitou roli ve světovém obchodě. V České a Slovenské republice nehraje svoji důležitou úlohu ani tak v objemu přepravy zboží v tunách, jak pro své výhody oproti letecké, silniční a železniční dopravě. Jsou to nízká náročnost na energetiku, nízká ekologická náročnost, produktivita práce u přepravovaného množství a možnost přepravit velkorozměrné zboží s velkou váhou. Její největší nevýhoda je nevelká rychlost přepravy a geografická poloha ČR a Slovenska.

Opatření, které přijala EU, vedou k rozvoji lodní dopravy v rámci užití a rozšíření stávající sítě vodních cest. Mají rovněž snižovat energetickou náročnost a negativní ekologické vlivy silniční a železniční dopravy. (Ondříšková, Konvičná, Nenička,2005)

Podle ročenky dopravy se přepravilo pomocí vodních cest v roce 2011 v ČR celkem 1895 tisíc tun zboží (pro srovnání v roce 2005 to bylo 1956 tisíc tun). (MDČR,2011)

Na Slovensku se přepravilo pomocí vodních cest v roce 2011 celkem 1651 tisíc tun zboží (pro srovnání v roce 2005 to bylo 1526 tisíc tun). (ŠÚSR,2011)

Městská doprava je systémem městských linek veřejné dopravy k přepravě osob stanovených k zajištění městské dopravní obslužnosti. K prvním zmínkám o městské dopravě se vracíme do období, kdy bylo zrušeno nevolnictví. V období technických pokroků se do rozšiřujících měst stěhuje čím dál tím více lidí, tzn. více pracovních kapacit. Díky rozvoji vznikají nové průmyslové oblasti a vzniká problém, jak velké množství pracujících dopravit z práce zpátky do jejich domovů za krátký časový úsek. Tímto vznikl podnět k začátkům městské dopravy. Od druhé poloviny 19. století, které je spojené s počátkem elektrické energie se objevují první elektrické tramvaje i trolejbusy.

Nyní má městská doprava několik druhů. Vývoj městské dopravy je dán celkovým rozvojem individuálních složek městské dopravy, které se mohou ovlivňovat a doplňovat. Tím může vzniknout integrovaný dopravní systém. MHD zahrnuje tramvajovou, trolejbusovou a autobusovou dopravu. V městech, kde populace přesahuje miliónovou

hranici, zahrnuje také metro nebo městskou železniční dopravu. Pro větší města je městská doprava jejich nezbytnou součástí.

Dalším typem dopravy může být **kombinovaná doprava**, kterou definuje norma ČSN 26 9375 (2011, s.9) jako: „*Intermodální přepravu, při které hlavní část trasy prochází po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo po moři a ostatní přeprava spadá pod silniční přepravu.*”

Kombinovaná doprava je výraz, který označuje využití environmentálně přijatelných druhů dopravy ve spojení se silniční dopravou. Přednosti jednotlivých druhů doprav se spojují v kombinované dopravě. Hlavním nedostatkem zmiňované dopravy je, že doposud se v právní legislativě na rozdíl od ostatních druhů dopravy nenachází. Kombinovaná doprava rovněž není definována jako samostatná činnost ani v živnostenském zákoně. Na tuto činnost je vydávána pouze koncese na „Silniční motorová doprava – nákladní“ nebo živnost pro „Vnitrostátní zasílatelství“ a „Mezinárodní zasílatelství“.

Mezi výhody tohoto speciálního druhu dopravy patří klesající výdaje při zacházení s materiálem, snížení podílu namáhavé manuální práce na minimum, vysoký stupeň bezpečnosti přepravovaného materiálu, užívání samočinných zařízení bez obsluhy atd. (Ondříšková, Konvičná, Nenička, 2005)

2.4. Charakteristika základních pojmů

Při definici některých pojmů jako například doprava nebo přeprava, dopravce nebo přepravce může snadno dojít k zaměnění, proto si jednotlivé pojmy stručně charakterizujeme.

- **Doprava** - je souhrnem všech činností, jimiž se uskutečňuje pohyb (jízda, plavba, let apod.) dopravních prostředků po dopravních cestách a přemísťování materiálu (věcí, zásilek) nebo osob dopravními prostředky či zařízeními. Doprava představuje činnost a technické prostředky určené pro přepravu osob a nákladů. Primární funkcí dopravy je vlastní přeprava, převážení zboží a s tím spojená nakládka a vykládka. Sekundární funkcí je výstavba a údržba dopravních cest a zajištění bezpečnosti provozu. (Ptáček, 1998)

Obecně dopravu můžeme také charakterizovat jako záměrnou a organizovanou činnost spočívající v přemísťování věcí nebo osob dopravními prostředky po veřejné dopravní infrastruktuře v reálném čase.

- **Přeprava** - je činnost, díky které se přímo uskutečňuje přemísťování osob a věcí dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními jako výsledek dopravy. Je podmnožinou dopravy.
- **Dopravce** - fyzická nebo právnická osoba, která provozuje dopravu pro své nebo cizí potřeby. Činnost, kterou vykonává dopravce, určují pravidla fungující jak v ekonomice, tak i ve společnosti. Tato pravidla musí být shodná pro všechny aktéry.
- **Přepravce** – je činnost příjemce nebo odesílatele určitého druhu zboží, jehož přepravu zajišťuje dopravce. Na přepravním trhu tvoří poptávku po přemístění a přepravě v nejvyšší kvalitě a za co nejnižší cenu. Poptávat může i jiné alternativy jako např. dostupnost, pohodlí, interval, komplementární služby. (Žemlička, Lukšů, 1999, s. 9)
- **Mezinárodní doprava** – je to doprava, kde její začátek a konec plánované trasy vede přes hraniční území dvou a více států.
- **Kombinovaná doprava** – je to kombinace způsobu přepravy silniční dopravou s dopravou leteckou, vodní či železniční, Podmínkou je, že začátek a konec plánované trasy musí být v rámci silniční dopravy a s co nejkratší vzdáleností.

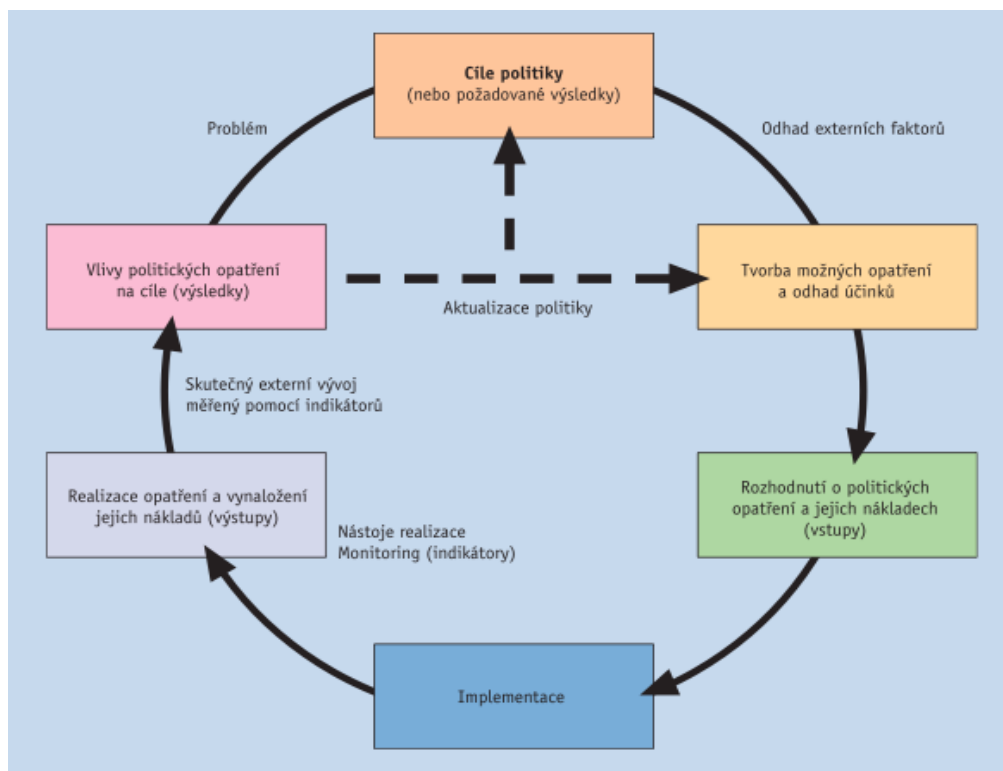
2.5. Dopravní politika

Dopravní politiku můžeme podle Peltráma a kol. (2003,s.6) definovat jako: *„Oblast společenské činnosti, která stanoví cíle rozvoje dopravy a prostředky a nástroje k jejich dosažení. Samozřejmě se tak děje v určitých historických podmínkách. Vychází na jedné straně z potřeb přemístění – poptávky po dopravních službách, na druhé straně z jejich přiměřeného uspokojování dopravními prostředky a zařízeními.“*

Dopravní politika, společně s průmyslem, zemědělstvím, obchodem a dalšími sektory, je velmi důležitou součástí hospodářské politiky. Dopravní politika v ČR tvoří významnou roli v rámci integrace do Evropské unie. Mezi hlavní podmínky této integrace můžeme zařadit podporu veřejné dopravy, zpřísnění podmínek přístupu na přepravní trh a hlavně dosažení srovnatelnosti podmínek mezi železniční a silniční dopravou. Nesmíme na

tomto místě samozřejmě zapomenout ani na snižování ekologických dopadů. Dopravní politika popisuje trvalý proces, který vystihuje následující obrázek. (Žemlička, Lukšů, 1999)

Obr. 2.1 Proces naplňování dopravní politiky



Zdroj: MDČR, 2005

2.5.1. Struktura cílů dopravní politiky

Obecným cílem v minulosti bylo optimálně uspokojit přepravní potřeby. V určitých obdobích rozvoje bylo optimum chápáno z pohledu státu jako maximalizace dosažitelného zabezpečení přepravních potřeb. Tato situace se objevovala zejména v době, kdy infrastrukturu nebudovali lidé, ale byla vytvářena přírodou. Rozvoj dopravy byl tehdy předpokladem pro ekonomickou a politickou expanzi. První omezení byly podmíněny vysokými investičními nároky, a proto se zde objevily snahy o minimalizaci míry přepravních požadavků, nebo jejich rozložení a následné rozpuštění dopravní špičky. V této fázi je nyní i dopravní politika EU současnosti. (Peltrán a kol., 2003)

Dopravní politika vychází z globálního cíle, který má podle Ministerstva dopravy ČR za úkol: „Vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit

reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy“.
(MDČR,s.12)

2.5.2. Priority dopravní politiky

Priority, které vyplývají z globálního cíle, jsou mezi sebou navzájem významově propojeny. Veškeré uváděné priority respektují všeobecné zásady, jako například zavedení výsledků výzkumu a vývoje do nových technologií, vytvoření předpokladů pro zachování konkurenceschopnosti dopravců v podmínkách otevřeného trhu, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci udržitelného rozvoje.

a) Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu

Klíčovou úlohu zde hraje stát, který je povinen zajistit takové podmínky vstupu na přepravní trh, ve kterých se mohou prosadit výhody dílčích druhů dopravy. V současné době výkony nákladní dopravy rostou relativně velkou mírou. Tento růst výkonů je zapříčiněn zvyšováním požadavků na nákladní dopravu v důsledku vlivů globalizace. Globalizace způsobuje nárůst vzdálenosti mezi místy, kde je určitý výrobek vyroben a kde je prodáván konečnému spotřebiteli.

Současný trend přepravců je snižování logistických nákladů procesů distribuce hlavně v situaci, kdy všechny náklady na dopravu nepřechází na účet přepravce. Z těchto důvodů dopravci upřednostňují logistické systémy, díky kterým se zvyšuje přesnost a tempo dodávek. Z toho plyne orientace těchto systémů zejména na nákladní silniční dopravu. Kvalita dopravních výkonů je vyšší díky omezení délky dodacích lhůt. Konkurenceschopnost ČR v Evropské unii je výrazně ovlivněna nákladní dopravou. Významné hlediska této konkurenceschopnosti jsou dopravní, distribuční a logistické procesy, které subvencuje veřejný sektor.

b) Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Jedním z nejdůležitějších úkolů veřejného sektoru je rozvoj dopravní infrastruktury, který stát zajišťuje formou zákona¹. V souvislosti se zákonnou garancí dopravní infrastruktury je nutno zajistit rozvoj sítí, jejich kvalitní údržbu a obnovu, bez

¹ Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury

kterých by se vložené finanční prostředky znehodnotily. Zabezpečování rozvoje dopravní infrastruktury musí v rámci zachování konkurenceschopnosti dbát na životní prostředí i rovnoměrné využití kapacity stávajících sítí.

c) Zajištění financování v sektoru dopravy

Odvětví dopravy patří mezi sektory s nejvyššími požadavky na investiční i provozní prostředky. Mezi nejnáročnější oblasti investic můžeme zařadit zejména dopravní infrastrukturu, závazky veřejné služby v dopravě nebo obnovu dopravních prostředků. Za koordinovaný rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu zákony vymezené dopravní infrastruktury odpovídá Ministerstvo dopravy České republiky. Pro účely kontroly financování sektoru dopravy proto zřídilo Státní fond dopravní infrastruktury zákonem č. 104/2000 Sb.

d) Zvýšení bezpečnosti dopravy

Hlavním negativním rysem dopravy, který má vliv na ekonomický vývoj státu a jeho regionů a zároveň způsobuje újmy na životech a zdraví obyvatel a zapříčiňuje nemalé škody na životním prostředí, je nehodovost. V ČR je její hodnota obzvláště vysoká, jen za rok 2011 bylo 75 137 dopravních nehod, kdy na každých sedm minut připadá jedna dopravní nehoda. Na Slovensku čísla nejsou tak vysoká za rok 2011 bylo 15 001 dopravních nehod.

Bezpečnost dopravy lze rozdělit na bezpečnost vnitřní a vnější. Pojem vnitřní bezpečnost označuje bezpečnost dopravního provozu, tvorbu norem pro přepravu nebezpečného zboží a tvorbu podmínek pro snížení míry nehodovosti u všech druhů dopravy.

Vnější bezpečnost se zaměřuje na boj proti vandalismu, terorismu a podobným ilegálním činům. Usiluje o ochranu před přírodními živly a patologickým společenským projevům. Dopravní politika ČR se po stránce bezpečnostní snaží o zlepšení bezpečnosti provozu v silniční dopravě díky stanoveným prioritám v oblasti:

- lidský činitel, úloha prevence, sankce,
- technická bezpečnost silnic,
- technický stav vozidel.

e) Podpora rozvoje dopravy v regionech

Priorita podpora rozvoje dopravy v regionech má povahu doporučení pro vytváření dopravního plánování a strategie na úrovni regionů. Projednávané otázky, které vyžadují podporu na národní úrovni, musí být diskutovány i na úrovni regionů respektive měst, v rámci principu subsidiarity².

Naopak na nejvyšší úrovni se mají projednávat povahou věci k tomu určeny. Obzvláště na rozhodování o silniční dopravě v regionech mají místně příslušné orgány plné pravomoci a podle výše zmíněného principu musí být tato doprava na jejich úrovni projednávána. Zajisté se zde také objevuje potřeba zajištění vyrovnaného regionálního růstu, proto by měly právě orgány na regionální a místní úrovni zajistit dostání určitých základních zásad. Obce by měly dbát na to, aby se při rozvoji jejich dopravních systémů dodržela environmentální šetrnost a efektivita. Uvedená priorita se opírá o základní dokument Strategie udržitelného rozvoje ČR schválená usnesením vlády ze dne 8. prosince 2004 č.1242/2004. (MDČR,2005)

2.5.3. Nástroje dopravní politiky

- Nástroje právní – jeden z nejdůležitějších nástrojů k uskutečňování jednotlivých priorit a cílů dopravní politiky je dát podnět ke vzniku nových norem a právního rámce, ve kterých se stanovují předpoklady pro vstup na dopravní trh. Jsou odstraňovány překážky a postupně se zlepšuje situace pro ty, kteří chtějí investovat svůj kapitál nebo začít zakládat své podniky v dopravě. (MDČR,2005)
- Nástroje fiskální – jde o stanovení primárního finančního přístupu mezi dopravci a vládou. Prosazuje se zde daňová politika, která respektuje úlohu politiky v hospodářském systému. (Žemlička, Lukšů,1999)
- Nástroje dotační – představuje jak už přímé tak i nepřímé podpory, které mají zvýhodnit určité činnosti, jako může být splacení výdajů za služby v zájmu veřejném. Podstatné je, že zákonodárství Evropské unie nedovoluje podporovat takové dotace, které by mohly ohrozit společný trh, nebo spolupráci mezi podnikateli v dopravě.

² Princip subsidiarity je pravidlo, podle kterého se má udělování rozhodnutí uskutečňovat na té úrovni veřejné správy, jež stojí nejnižší.

- Nástroje tvorby prostředí – snaží se o vytvoření takového prostředí, ve kterém aby došlo k uspokojení nároků na dopravu, měly by být vytvořeny různé alternativy pro uživatele, které sledují cíle dopravní politiky.
- Nástroje podpory aktivit – mají smysl v hledání nových technologických pokroků, jiných možností voleb určitých částí dopravy, které jsou základem pro další vývoj a udržitelný rozvoj. (Peltrám a kol.,2003)

2.6. Nákladní doprava

Nákladní doprava je soubor jednotlivých úkonů, podle kterých se realizuje přeprava nákladů. Tato činnost je spojena se záměrnou mobilitou hmotných předmětů v různých časových a objemových spojeních, kterým dopomůže využití různorodých technologií a dopravních prostředků.

Nákladní doprava se v ČR a na Slovensku rozvíjela v podmínkách centrálně plánovaných ekonomik. Každý stát měl tehdy stálá odbytiště díky společnému trhu, který tvořily státy Rady vzájemné hospodářské pomoci (dále jen RVHP). Krátce po změně režimu v devadesátých letech 20. století, docházelo k velkému poklesu požadavků na přepravu zboží v souvislosti s poklesem objemů výroby, což bylo způsobeno rozpadem společného trhu RVHP, ve kterém měli všichni své stálé dodavatele a odběratelé. Přepavní trh se stále vyznačuje existencí přebytku nabídky, která je zapříčiněna nedostatečnou restrukturalizací dopravy, zejména příliš velkou kapacitou železnic a možnostmi jak ji využít. (Eisler,2004)

Druhy nákladní dopravy:

- silniční nákladní doprava,
- železniční nákladní doprava,
- letecká nákladní doprava,
- vodní nákladní doprava. (Eisler,2004)

Silniční nákladní dopravu můžeme stručně popsat jako proces přepravování zboží a výrobků dopravcem a to po pozemních komunikacích. Silniční nákladní doprava se uskutečňuje jen vozidly, které jsou k tomu přizpůsobena a určena. Jako její základní výhody můžeme jmenovat rychlost, operativnost, dostupnost, rychlou adaptaci k výkyvům poptávky a dovednost bez jakýchkoliv problémů uskutečňovat přepravní systém. Její důležitost v

rámci celosvětového přepravního systému nadále narůstá. (Novák, Pernica, Svoboda, Zelený, 2005)

Silniční nákladní doprava prodělává z několika hledisek celosvětovou krizi. Příčinu můžeme hledat ve vysoké nehodovosti nebo značných negativních vlivech na životní prostředí. Silniční přeprava je z národohospodářského hlediska téměř ve všech důsledcích nákladnější ve srovnání s konkurenční železniční dopravou. Faktem ale zůstává, že výše běžného přepravného je v této dopravě právě opačná. Avšak je to právě zmiňované běžné přepravné, které je v současné době zdaleka nejvyhledávanějším aspektem ve svých dopadech (výše přepravného, založena na tržním principu nebo absence tarifů) zapříčiňující velký rozvoj silničních přeprav s mnoha ne zcela pozitivními následky. (Novák, Pernica, Svoboda, Zelený, 2005)

Podle Nováka, Pernici, Svobody a Zeleného (2005, s. 180) má v ČR: „... dlouhodobě negativní dopad neregulovaný nárůst počtu dopravců způsobeny chybnými a nekompetentními politickými rozhodnutími již počátkem devadesátých let. Ten byl základní příčinou, která způsobila – v některých komoditách a relacích – více než 30% převis nabídky našich dopravců mezinárodní kamionové dopravy na přepravním trhu.“ Dlouhotrvající stagnace silničního přepravného je následkem vyšší míry nabídky než poptávky a to i v situaci, kdy individuální náklady dopravců narůstají.

Z komerčně-organizačního hlediska obvykle dělíme silniční nákladní dopravu do tří částí, které jsou relativně samostatné:

- celovozová zásilka,
- sběrná služba,
- nadgabaritní přeprava.

Celovozová přeprava je zásilka dopravována jedinému zasílateli pouze jedinou cestou vozidla, kdy váha zásilky převyšuje 2,5 tuny.

Sběrná služba je soustavou přepravy kusových zásilek „from home to home“, který funguje na principu vyzvednutí zásilek u jednotlivých zákazníků, dopravení zásilek do sběrného střediska a následně jejich roztřídění. Poté je jejich přeprava prováděna jako celovozová. Dopravu jednotlivých zásilek vykonává dopravce od/k přepravci s přihlédnutím

na přepravní řád, který je předem daný. Dopravce, který provozuje sběrnou linku, zajišťuje pro přepravce kompletní přepravní služby v rámci tzv. sběrného obvodu.

Nadgabaritní přeprava je zásilka, která převyšuje dovolenou váhu vozidla, dovolené nápravové tlaky nebo největší možné rozsahy. Obecně má dopravce povinnost užívat k její uskutečnění schválení o nestandardním používání veřejných dálnic a cest. Pro tyto různorodé přepravy je zapotřebí zajistit speciální techniky (např. tahače, podvalníky).

Mezinárodní silniční nákladní doprava je samostatnou částí silniční nákladní přepravy. Většinová část z ní je uskutečňována dopravními prostředky a jejich soupravami o celkové váze nad 3,5 tuny. V praxi je obecně známá pod názvem mezinárodní kamionová doprava (dále jen MKD). (Novák, Pernica, Svoboda, Zelený, 2005)

2.6.1. Dopravní proces silniční nákladní dopravy

Dopravní proces je považován za základ dopravní politiky. Uvnitř dopravního procesu se provádí pohyb dopravních prostředků po silničních cestách. Dopravní proces je řízení chodu dopravních vozidel po silničních cestách tak, aby výdaje na transport byly co nejefektivnější a kladl se důraz na co nejnižší náklady.

Dobré živnostenské podnikání závislé jen na podnikateli ve své podstatě nepotřebuje vést jakékoli záznamy o ukazatelích dopravních výkonů. Zcela odlišným případem je provozování podniku osobní dopravy s velkým počtem zaměstnanců a dopravních prostředků. Zde je již nutností vědět, jakých provozních parametrů vozidla dosáhla, hlavně pro účinnou kontrolu a řízení podniku.

Každý druh dopravy má rozdílný povahový rys provozu. V každém druhu dopravy, kromě železničního dopravního procesu, spočívá v organizaci práce dopravních vozidel, její postata je rozdělena do dvou oblastí a to pohyb dopravních vozidel bezmotorových (přívěsy nebo návěsy, čluny, remorkéry) a motorových. Jiná situace je v železniční dopravě. Tam je organizace práce rozdělena až do tří oblastí. První oblastí jsou provozní výkony a provoz jednotlivých vozů, druhou oblastí jsou vlaky a poslední hnací vozidla. (Eisler, 2000)

Dopravní proces nákladní dopravy se v silniční dopravě odlišuje od dopravy železniční zejména tím, že hnací vozidlo a ložná plocha jsou dohromady pevně spojeny s výjimkou přívěsů a návěsů. Tato skutečnost ovlivňuje řízení a organizaci provozu, které jsou spojeny s neopomenutelnými vnějšími netrznými vlivy na trh dopravy. Dopravní

politika státu do současné doby nezahrnuje tyto externality do vlastních nákladů a cen. (Eisler,2000)

Dopravní proces v nákladní dopravě můžeme podle Eislera (2000, s. 67) charakterizovat jako: *“doba obratu automobilu (návěsové soupravy nebo přívěsové soupravy), která se skládá z dílčích dob: doby jízdy, času spotřebovaného při nakládce a vykládce vozidla a dob prostojů z ostatních příčin (např. nutné přestávky stanovené při dálkových jízdách)”*. Do již zmiňovaného obratu automobilu se nepočítají naléhavé přístavné a odstavné trasy, které jsou zároveň potřebným předpokladem dopravní politiky. Dle charakteru přepravy můžeme udělat více obrátů za den nebo pouze nějaký díl, pokud bereme v potaz dálkové jízdy. Výpočet stavu dopravních prostředků, který potřebujeme, musí vycházet z organizace struktury přepravy. Na potřebu dopravních automobilů mají další vlivy:

- hmotnost vozidla (v tunách),
- průměrná technická rychlost vozidla,
- využití nosnosti nákladního vozidla nebo obsazenost autobusu a stupeň využití ložného prostoru nákladního vozidla,
- jízdní výkon automobilu v ujetých km,
- celková provozní doba ve dnech za kalendářní rok,
- denní provozní doba v hodinách a její využití,
- v nákladní dopravě je důležitý poměr převáženého nákladu a kilometrů, které vozidlo ujede určitý počet kilometrů tzv. využití jízd. (Eisler,2000)

2.7. Odvětvová klasifikace ekonomických činností v ČR a na Slovensku

Statistický úřad České Republiky (2012) klasifikaci ekonomických činností obecně definuje jako: *“Činnost sloužící pro třídění jednotek podle druhu ekonomické činnosti, kterou se zabývají. Cílem tohoto třídění je možnost postavit k sobě jednotky vzájemně co nejvíce podobné druhem své činnosti. Činnost jednotky je obecně charakterizována vstupem prací, surovin, výrobků nebo služeb, vlastní činností a výstupem produkce. Činnost konkrétní jednotky je představována typem výroby zboží nebo poskytovaných služeb, jimiž se jednotka zabývá. Ideální by bylo, kdyby jednotky byly ve své činnosti co nejvíce*

homogenní, aby mohly být jednoznačně zaříděny. V praxi tomu tak v řadě případů není a vzniká řada problémů.”

Česká Republika používala od roku 2003 odvětvovou klasifikaci ekonomických činností OKEČ, kterou vydal Český statistický úřad na základě zmocnění v zákonu o státní statistice. Byl vytvořen s cílem monitorování různých informací o vývoji dané ekonomiky a také pro účel sběru informací a mezinárodního srovnání. OKEČ plně respektuje pravidla pro členské státy EU. Třídění až do čtvrté úrovně bylo převzato z klasifikace NACE členských států EU. (Peltrám a kol.,2003)

Předmětem OKEČ podle Českého statistického úřadu jsou: (2012)“ *Všechny pracovní činnosti vykonávané ekonomickými subjekty a jsou určované jejich vývojem. Obecně je činnost dána kombinací práce, výrobní techniky, informační sítě, materiálů, výrobků a vede k vytvoření specifických výrobků nebo výkonů (služeb). Každá položka zahrnuje seskupení stejnorodých činností na příslušném stupni třídění.*” Sekce “T” doprava, skladování a spoje se dělí:

60 Pozemní a potrubní doprava

60.1 Železniční doprava

60.2 Ostatní pozemní doprava

60.3 Potrubní doprava

61 Vodní doprava

61.1 Námořní a pobřežní doprava

61.2 Vnitrozemská vodní doprava

62 Letecká a kosmická doprava

62.1 Pravidelná letecká doprava

62.2 Nepravidelná letecká doprava

62.3 Kosmická doprava

63 Vedlejší a pomocné činnosti v dopravě; činnosti cestovních kanceláří a agentur

63.1 Manipulace s nákladem a skladování

63.2 Ostatní vedlejší činnosti v dopravě

64 Spoje

64.1 Poštovní a kurýrní činnosti

64.2 Telekomunikace

Slovenská Republika začala také používat od roku 2003 odvětvovou klasifikaci ekonomických činností OKEČ. Na rozdíl od ČR se liší v názvu kategorie “I” doprava, skladování, pošty a telekomunikace a jak už z názvu vyplývá, v uvedené kategorií “I” se objevují navíc poštovní a doručovatelské činnosti. (ŠÚSR,2009)

Od roku 2008 vešlo v platnost v ČR i na Slovensku používání nové klasifikace ekonomických činností. Základem této změny je přechod Štatistického úradu Slovenskej republiky a Statistického úřadu České republiky na revidovanou klasifikaci ekonomických činností SK NACE a CZ NACE Rev. 2, která v dnešních dnech dává zásadní prostor pro vytvoření vysoké míry početnosti statistických údajů z pole působnosti statistik v ekonomice. Nová klasifikace ekonomických činností je plně v souladu s NACE Rev. 2 jakožto evropskou verzí, která byla vydána nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 1893/2006. V oblasti statistiky je užívání této klasifikace a z ní vyplývající domácí verze zavazující pro veškeré státy patřící do EU.

Hlavním důvodem široké revize klasifikací ekonomických činností bylo úsilí o vyzdvížení technologických změn a změn ve struktuře ekonomik a zároveň zajištění srovnatelnosti ekonomických statistik jak na mezinárodní tak i na evropské úrovni. Díky tomu byl rozvoj nové klasifikace zaveden a zpracován komisí Organizace spojených národů na mezinárodní úrovni a na úrovni evropské Eurostatem. Oproti předchozí formě je velice rozdílná z ohledu na strukturu, kódování a metody členění jednotlivých činností. Tyto změny způsobují zhoršení stavu porovnatelnosti záznamů, které jsou tvořeny podle individuálních úrovní nové a staré klasifikace. (ŠÚSR,2008)

2.8. Dopravní politika jako součást evropského dopravního systému

V EU zaměstnává odvětví dopravy asi 10 milionů lidí. Doprava tvoří 5 % z celkového HDP. Každá rodina v domácnosti vydá průměrně 13 % ze svého finančního

rozpočtu na produkty dopravy a služby. Společný trh, kde působí služby, které jsou skrze dopravu poskytovány, musí zahrnovat formu ručení zdravé konkurence, jinak řečeno tvořit konkurenceschopné podmínky, efektivní využití podniků působících v dopravě, finanční výkonnost a pokrok ve kvalitě dopravních systémů včetně služeb. Kvalitou rozumíme přesnost, bezpečnost a určitý stupeň pohodlí pro pasažéry, nebo přepravce samotné. Z tohoto hlavního principu vychází EU. (Eisler,2000)

Dopravní politika reprezentuje v každém státě speciální formu, díky které se při rozvoji určité společnosti prosazují celonárodní zájmy. Každý stát jednotlivě má svůj individuální přístup k této problematice dle svých podmínek. V dopravní politice státy usilují i o prosazení sociálních aspektů především v osobní dopravě. Aby nastal rozvoj dopravy v celé EU, přičemž doprava představuje důležitou část národního hospodářství v každém státě, je nezbytné zmiňované celonárodní zájmy propojit tak, aby byly v souladu s danými podmínkami EU. V ČR a na Slovensku vychází dopravní politika ze specifických východisek, která usilují o splnění daných cílů EU. (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenské republiky,2005)

Východiska dopravní politiky v ČR a na Slovensku:

- Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013,
- Zásady státní dopravní politiky ČR,
- Dopravní politika ČR z roku 1998 – vazba na cíle dopravní politiky ČR z roku 1998 v nových podmínkách v členství EU,
- SWOT analýza zpracovaná Ministerstvem dopravy v přípravné fázi (prosinec 2002,
- Strategie udržitelného rozvoje ČR schválený usnesením vlády ze dne 8. Prosince 2004 č.1242/2004,
- Bílá kniha EU – Dopravní politika EU do roku 2010 – Čas rozhodnout (MDČR,2005),
- Lisabonská strategie,
- Zásady štátnej dopravnej politiky SR,
- Dopravná politika SR do roku 2015,
- analýza silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení (SWOT analýza),

- koncepční a rozvojové dokumenty schválené na národní a evropské úrovni. (MDVRRSR,2005)

2.8.1. Cíle společné dopravní politiky Evropské unie

V březnu roku 2011 Evropská komise přijala Bílou knihu a itinerář Doprava 2050 jakožto hlavní a zásadní listiny dopravní politiky v Evropě. Tyto listiny naznačují dlouhodobé cíle a strategické představy, které by se v rámci dopravního sektoru měly uskutečňovat a plnit. Cílem celkových strategií je spuštění dopravního systému v Evropě, který by byl schopen prosadit se v určitých oborech v porovnání s ostatními a zároveň by odstranil bariéry v hlavních oblastech, zvýšil mobilitu a podpořil snižování nezaměstnanosti. V dopravě by rovněž mělo dojít ke snížení závislosti Evropy na importu ropy a snížení emisí uhlíku o 60 % do konce roku 2050. Aby dlouhodobé strategické cíle mohly být naplněny, je potřeba změnit nynější dopravní systém v Evropě. (Businessinfo,2011)

2.8.2. Zhodnocení dopravní politiky EU a její legislativy

Základní faktor současné ekonomiky je doprava. Existují však dva navzájem si odporující pohledy. Na jedné straně je veřejné mínění, které považuje nižší hodnotu kvality dopravních služeb za negativní, na straně druhé je společností vyžadována neustále narůstající mobilita. Aby mohl být systém v dopravě trvale udržitelný, potřebuje proces výběru nejlepší varianty z množství možných jevů.

Tvůrci Římské smlouvy³ předpovídali společnou politiku dopravy s jejími speciálními normami v souladu s nejdůležitější úlohou dopravy v růstu ekonomiky a značnými investicemi do ní. Evropské společenství bylo poměrně dlouhou dobu nezpůsobilé nebo neochotné aplikovat společnou dopravní politiku, kterou obsahovala Římská smlouva. Trvalo téměř 30 let, než rada ministrů uskutečnila podněty komise. Státy EU souhlasily, aby Evropské společenství vydávalo právní normy až poté, co Soudní dvůr připustil neaktivnost rady v roce 1985. Maastrichtská smlouva postavila rozpočtové základy pro dopravní politiku, rovněž zavedla pojem TEN-T (dopravní transevropské sítě) a umožnila tím tvorbu projektu pro infrastrukturu dopravy v celoevropském měřítku.

³ Římská smlouva je smlouvou o založení Evropského hospodářského společenství. Současně byla podepsána smlouva o založení Evropského společenství pro atomovou energii (EUROATOM).

Jedním z největších přínosů společné dopravní politiky EU je postupné snižování spotřebitelských cen a zároveň zvyšování standardu kvality služeb s většími možnostmi výběru. Na druhou stranu hlavním důvodem nynějších problémů je neexistence koordinovaného rozvoje společné dopravní politiky, i když zůstává faktem, že v poslední dekádě došlo k otevření prosperujícího dopravního trhu. Vrcholové orgány EU konající v souvislosti se zmíněnými skutečnostmi, produkují různorodé nařízení, které mají za úkol dopomáhat k rozvíjení dopravního procesu. (Kubásek,2010)

2.8.3. Bílá kniha EU – Dopravní politika EU do roku 2010

Komise EU dne 28. března 2009 zveřejnila Bílou knihu o dopravě známou pod názvem strategie Doprava 2050. Bílá kniha dopravy 2011 prezentuje jakousi příručku pro věcné využití Strategie Doprava 2050. Podpora konkurenceschopnosti celé Evropy pomocí udržitelných a zároveň efektivních systémů dopravy je jejím nejdůležitějším cílem. Bílá kniha definuje hlavně cíle a nároky pro rozvoj dopravy v dlouhém období v Evropě. Vyzdvihuje to, že doprava je základní podstatou pro náš hospodářský systém i sociální život. (Businessinfo,2011)

Podle Komise EU Bílá kniha upřesňuje strategii, která má zvýšit mobilitu a podpořit zaměstnanost a růst. Bílá kniha uvádí čtyři základní cíle, které by měla splnit do roku 2050:

- zákaz vjezdu vozidel s konvenčním palivem do měst,
- 40% využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě,
- nejméně 40% snížení emisí z lodní dopravy,
- 50% přesun cest na střední vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu,
- 60% snížení emisí CO² v dopravě (Euroskop,2011)

3. ČLENĚNÍ ZÁKONNÝCH NÁKLADŮ V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICE

Tato kapitola se zaměřuje zejména na srovnání výšky spotřební daně z minerálních olejů, mezi které například patří pro dopravce důležitá nafta, která je z pohledu nákladovosti nejdůležitější. Dále se zaměřuje na porovnání výšky daně z motorových vozidel, kterou reguluje vláda. Jako poslední jsou porovnány mýtné poplatky a systémy jejich výše a výběru.

3.1. Kalkulace nákladů v silniční nákladní dopravě

Obsahem kalkulování v nejširším významovém pojetí je jakýkoliv výpočet v ekonomické sféře podniku. V užším významovém pojetí to je činnost, která slouží k nalezení nákladů vynaložených na kalkulační jednici⁴. Převážným výkonem kalkulační jednice v rámci silniční nákladní dopravy je například přepravená tuna podle druhu zboží, poštovních zásilek, nebo ostatních výkonů, které souvisejí s přepravou nákladní. Součástí kalkulační jednice jsou rovněž výkony spojené s vykládkou a nakládkou určitého zboží a dopravní výkony, jako například ujetý km vozidla, nebo hodina provozu vozidla. (Eisler,2000)

Účelem kalkulace nákladů v dopravě je stanovení potřebné výše nákladů, nebo zjistit náklady na specifický výkon, podobně jako v ostatních oborech národního hospodářství. Předpokladem je stanovení výše zmiňované kalkulační jednice, na které se náklady propočítávají. Základní podmínkou při kalkulaci nákladů v silniční dopravě je znalost a způsob výpočtu kalkulačního vzorce, kde se nákladové sazby na jednotku provozních výkonů musí rozdělit na náklady závislé neboli variabilní a fixní. Souhrn rozdělení nákladů v silniční dopravě na variabilní a fixní uvádí následující schéma (Říha,2011)

3.1.1. Jednotlivé položky kalkulačního vzorce

Pohonné hmoty – zahrnujeme zde spotřebu mazacích olejů včetně pohonných hmot, které dopravní vozidla spotřebovávají v běžném provozu. Do položky pohonné

⁴ Kalkulační jednice je výkon jednoznačně vymezený měrnou jednotkou (např. tuna, ujetý km, kus), na kterou má smysl stanovit vlastní náklady a vypočítat tím cenu.

hmoty nepatří spotřeba mazadel a pohonných hmot spotřebovávaných při údržbách a různých opravách.

Pryžové obruče – výdaje používány na spotřebovávání pryžových obručí, duší, plášťů a vložek, které jsou sníženy o cenu smontovaných obručí.

Přímé mzdy – zde patří mzdové výdaje přímo související s výkonem na kalkulovanou jednici zhotovovacích prací a tvoří základ sociálního zákonného pojištění.

Odpisy dopravních prostředků – zde zařazujeme odpisy silničních dopravních vozidel.

Opravy a udržování dopravních prostředků – tato položka se dělí na materiál (náklady na spotřebu materiálu použité na opravy a údržby, ponížené o cenu odpadu), mzdy (náklady na mzdy a mzdové plnění pro odměňování údržbářům, opravářům i řidičům, kteří se na opravách podíleli), sociální pojištění, ostatní náklady (ostatní výdaje na opravy a údržbu za externě a vnitropodnikově faktury).

Ostatní přímé náklady – tato položka se člení na sociální pojištění (zákonné sociální a zdravotní pojištění, které zaměstnavatel hradí podle předpisů z objemu mezd zjištěných z položky přímé mzdy), cestovné (cestovní náhrady posádek dopravních prostředků), silniční daň, jiné přímé náklady (pojistné dopravních prostředků včetně havarijního pojištění).

Provozní režie – v této položce jsou časově rozlišené prvotní a druhotní náklady, které jsou spjaté s provozováním automobilového podniku a nelze je zjistit přímým způsobem, nebo propočtem na kalkulační jednici dopravního výkonu.

Správní režie – rovněž časově rozlišené náklady, které ale souvisí s chodem automobilového podniku.

Zisk (ztráta) – určí se výpočtem jako rozdíl mezi cenou, která byla sjednána a úplnými vlastními náklady. (Eisler, 2000)

V kalkulačním vzorci jsou zahrnuty zákonné poplatky, kterým se budeme věnovat v dalších podkapitolách.

3.2. Silniční daň v České republice

Silniční daň platí pro silniční motorové prostředky, včetně jejich přípojných vozidel, které jsou používány k podnikání nebo pro jakékoliv jiné samostatně výdělečné činnosti. Silniční daň vychází ze zákona ČNR č. 16/1993 Sb., o dani silniční ve znění pozdějších předpisů. Zákon byl přijat dne 21. prosince 1992 Českou národní radou a v platnost vešel dne 1. ledna 1993. Zákon o dani silniční není nějak obsáhlý, ale významovou stránku zajisté splňuje. Díky strukturovanému obsahu se dá v zákonu velice snadno orientovat. Zákon nás seznamuje s předmětem daně, s tím, na koho se placení daně vztahuje a objasňuje, jaké sazby se uplatňují a podle čeho je můžeme určit. Jeho obsahem jsou také tiskopisy, které se silniční daně týkají. Zákon o dani silniční se novelizoval celkem osmnáctkrát.

Předmět daně je vymezený v § 2 a je první věcí, kterou se zákon o dani silniční zabývá. Definuje také to, co není předmětem daně. Silniční daň se vztahuje na silniční motorová vozidla, která musí splňovat čtyři základní podmínky. Musí být registrovaná v ČR a provozovaná na území ČR. Musí být použita pouze k podnikání nebo k jiné samostatně výdělečné činnosti, či používána v souvislosti přímé s podnikáním, nebo k činnostem z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů u subjektů nezaložených za účelem podnikání. Předmětem daně jsou také silniční motorová vozidla registrovaná v ČR s největší povolenou hmotností přesahující 3,5 tuny, která nemusí být používána k podnikání, ale jsou určena výlučně k přepravě nákladů. Dani silniční nepodléhají (to znamená, že nejsou předmětem daně) vozidla se zvláštní registrační značkou⁵, pásové speciální automobily, traktory pro využití v zemědělství a lesnictví včetně jejich přípojných vozidel a vozidla dle zvláštního právního předpisu⁶. (ZoDS, §2)

Zákon určuje **poplatníky daně**, jako jakékoliv právnické či fyzické osoby, které jsou provozovatelem vozidla⁷ uvedeného v registru vozidel ČR a v technických dokladech

⁵ Vozidla se zvláštní registrační značkou jsou vozidla trvale manipulační, pro zkušební účely, historická vozidla, sportovní vozy a pro jednorázové použití (s omezenou platností).

⁶ Dle § 3 zákona č. 56/2001 Sb. to mohou být např. motorové a nemotorové pracovní stroje, kola s přídatným motorem, invalidní vozíky s motorickým pohonem.

⁷ **Provozovatel vozidla** - je osoba, která vozidlo vlastní nebo je to právnická či fyzická osoba, která disponuje zmocněním k provozování daného vozu a to vlastním jménem. Daná osoba musí být uvedena také v technickém průkazu vozu a v registru silničních vozidel.

vozidla. Poplatníkem je také uživatel vozidla, v jehož technickém průkazu je zapsána majitel vozidla osoba, která již nežije, zanikla nebo byla zrušena. (ZoDS, §4)

Co se **základu daně** týče, je zapotřebí si jej nejprve obecně definovat. Základ daně je tedy předmět daně v měrných jednotkách, který může být vyjádřen buď fyzickými jednotkami, jako například u nemovitostních daní, nebo hodnotovými vyjádřeními například u DPH. Pokud se jedná o daň silniční, je základ daně vyjádřen fyzickými jednotkami. Rozlišen je dle jednotlivých druhů vozidel. Základ daně pro osobní automobily je objem motoru v cm^3 kromě vozidel na elektrický pohon. Základem daně u návěsů je součet největších povolených hmotností na nápravy včetně množství jednotlivých náprav. U vozidel ostatních⁸ je podstatná největší hmotnost⁹ vozidla, která je povolena. Nesmíme zapomenout také na počet náprav. (ZoDS, §5)

Sazby daně silniční jsou uvedeny v §6, ZoDS. Zde je důležité zmínit, že zdaňovacím obdobím u daně silniční je kalendářní rok tzn., platí se jednou za rok. Podle určeného základu daně se dále odvozují sazby daně z číselných tabulek, ve kterých jsou jednotlivé sazby uvedeny. Jednotlivé sazby pro osobní automobily jsou zobrazeny v následující tabulce. (Janoušek, 2010)

Tab. 3.1. Vybrané roční sazby silniční daně u osobních automobilů

Zdvihový objem motoru (v cm^3)	Sazba daně (v Kč)
do 800 cm^3	1 200 Kč
od 800 cm^3 do 1250 cm^3	1 800 Kč
od 1250 cm^3 do 1500 cm^3	2 400 Kč
od 1500 cm^3 do 2000 cm^3	3000 Kč
od 2000 cm^3 do 3000 cm^3	3 600 Kč
nad 3000 cm^3	4 200 Kč

Zdroj: Zákon ČNR č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Vlastník neboli majitel vozidla - je právnická či fyzická osoba. V případě osoby právnické, se vozidlo stává součástí obchodního majetku. Naopak u fyzické osoby vozidlo je součástí obchodního majetku nebo nikoliv. (Janoušek, 2010)

⁸ Můžeme zde zařadit například autobusy, nákladní vozidla nebo tahače.

⁹ Největší povolená hmotnost vozidla je maximální hmotnost, která je v rámci zákona povolena při běžném provozu na silničních komunikacích.

U sazeb osobních vozidel můžeme vidět, že výše daně se odvíjí od výše zdvihového objemu motoru automobilu, kde je minimální objem stanoven na hranici 800 cm³, maximální objem není zákonem stanoven. Stanovena je pouze hranice 3000 cm³, objem motoru nad touto hranicí je zpoplatněn stejnou daní jako u objemu 3000 cm³ a to částkou 4200 Kč.

V následující tabulce jsou pro názornost uvedeny vybrané roční sazby pro návěsy a ostatní automobily. Základ i sazby daně jsou zde stanoveny odlišným způsobem, jako u osobních vozidel. Roční sazba je odvozena od množství náprav. Po zjištění množství náprav se dále zjišťuje největší hmotnost vozidla, nebo součet hmotností na nápravy v tunách. Sazby daně jsou určeny pro všechny vozidla individuálně ze záznamů v technickém průkazu vozidla.

Tab. 3.2. Vybrané roční sazby silniční daně pro návěsy a ostatní automobily

1 náprava		2 nápravy	
hmotnost	roční sazba daně	hmotnost	roční sazba daně
do 1 t	1 800 Kč	do 1 t	1 800 Kč
nad 1 t do 2 t	2 700 Kč	nad 1 t do 2 t	2 400 Kč
nad 2 t do 3,5 t	3 900 Kč	nad 2 t do 3,5 t	3 600 Kč
3 nápravy		4 nápravy	
hmotnost	roční sazba daně	hmotnost	roční sazba daně
do 1 t	1 800 Kč	do 18 t	8 400 Kč
nad 1 t do 2 t	2 700 Kč	nad 18 t do 21 t	10 500 Kč
nad 2 t do 3,5 t	3 600 Kč	nad 21 t do 23 t	14 100 Kč

Zdroj: Zákon ČNR č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Výše silniční daně z uvedených číselných tabulek nemusí být konečná. Existuje možnost uplatnění snížení nebo zvýšení sazby silniční daně, které zákon dovoluje za předpokladu splnění předem stanovených podmínek. To znamená předpoklad doložení dokladů od výrobce vozidla, nebo technického průkazu, či doložení dokladů od dovozce, který vlastní akreditaci k tomu určenou. Navýšení sazby daně o 25 % je možné pouze v případě, pokud byla vozidla poprvé registrována do 31. prosince 1989 na území ČR. Je to jakási daň za „znečišťování ovzduší“ a má motivovat k nákupu ekologičtějších vozidel.

Podle Janouška (2010,s.56) ke snížení sazby daně může dojít za předpokladu čtyř případů:

- *„Snížení daně o 25 % u automobilů, která jsou stanovena pro činnost výrobní povahy v rostlinné výrobě. Poplatník daně za tato vozidla musí být osoba, která provozuje zemědělskou produkci.*
- *Snížení daně o 48 % u vozidel splňující podmínku první registrace v ČR či v jiných zemích v časovém období 36 měsíců následujících od data první registrace. Snížení o 40 % v časovém období následujících 36 měsíců a snížení o 25% v časovém období dalších 36 měsíců.*
- *Snížení daně o 100 % u nákladních automobilů (tahače, nákladní přívěsy a návěsy) s největší povolenou hmotností nad 3,5 t a zároveň menší než 12 t. Podmínkou je, že uvedené automobily se nesmí používat k podnikání nebo k jakýmkoli činnostem, ze kterých příjmy jsou předmětem daně z příjmů. A jsou používána jako výcviková vozidla¹⁰, nebo fyzickou osobou.*
- *Poslední snížení daně o 48% u nákladních automobilů (tahače, nákladní přívěsy a návěsy) s největší povolenou hmotností nejméně 12 t a za stejných podmínek jako u předchozí odrážky. Nelze kombinovat s jiným snížením daňové sazby.“*

3.3. Silniční daň na Slovensku

Na začátku charakteristiky silniční daně je důležité zmínit, že slovenská legislativa používá pro pojmenování této daně název „Daň z motorových vozidel“ (dále daň z motorových vozidel). Daň z motorových vozidel se řadí do skupiny místních daní. Jedním ze zdrojů přílivu finančních prostředků místních samosprávních celků jsou právě místní daně a poplatky. Na území Slovenské Republiky problematiku místních daní a poplatků upravuje Zákon NR SR č. 582/2004 Z.z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady (dále jen zákon o místních daních). Cílem tohoto zákona byl vznik právního základu pro zdanění pouze užitkových vozidel, jelikož jsou to největší znečišťovatelé ovzduší a krajiny. V konečném důsledku do právního základu pro zdanění přibily i osobní automobily a autobusy, které se využívají

¹⁰ Dle zvláštního předpisu upravujícího získávání zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (zákon č. 247/2000 Sb.)

k podnikatelské činnosti. Zákon určuje pouze základní pravidla, pozdější podrobnější úpravy jsou v kompetencích obcí a samosprávných krajů. Tyto úpravy jsou obsahem všeobecně závazných nařízení¹¹ vydaných samosprávným krajem nebo obcí. (Gnap a kol.,2010)

Předmětem daně z motorových vozidel je vozidlo a přípojně vozidlo v kategorii M, N a O. Vozidlo je používáno pro podnikání nebo k činnostem, ze kterých plynou výnosy, které jsou předmětem daně z příjmů a zároveň musí být evidované na Slovensku. Předmětem daně nejsou vozidla, které jsou používána v rámci zkušebních jízd, mají přidělené zvláštní evidenční číslo, nebo vozidla určená k vykonávání speciálních činností a zároveň nejsou určena k přepravě. Jako příklad vozidel speciálních můžeme uvést vozidla rychlé záchranné služby nebo záchranné vozidla. (§84,ZoMD)

Dříve, než přejdeme k charakteristice poplatníka daně je pro lepší přehlednost nutné stručně popsat vybrané kategorie vozidel, jelikož s nimi budeme pracovat i v další podkapitole, kde v souladu s legislativou budou uvedeny kategorie vozidel podléhajících platbě mýta. Do kategorie M se zahrnují vozidla s alespoň čtyřmi koly konstruované na přepravu cestujících. Kategorie N zahrnuje vozidla alespoň se čtyřmi koly konstruované na přepravu zboží a nákladu. Do kategorie O přípojná vozidla. (Gnap a kol.,2010)

Poplatník je fyzická nebo právnická osoba nebo jejich organizační složka zapsána v obchodním rejstříku, která je majitelem vozidla zapsaná v technických dokladech vozidla. V případě pronájmu vozu je poplatníkem ta osoba, která je zapsaná v technických dokladech vozidla jako jeho majitel. Dále osoba, která vozidlo používá a přitom v technických dokladech vozidla je jako majitel vozu zapsaná osoba již po smrti, po zániku či po zrušení. Dále osoba, která vozidlo používá a v technických dokladech vozidla je uveden majitel, který vozidlo nevyužívá k podnikání. (§86,ZoMD)

Základem daně z motorových vozidel u osobních vozidel je objem motoru v cm³, u autobusů a užitkových vozidel to je celková hmotnost vozidla a množství jednotlivých náprav. (§87,ZoMD)

¹¹ Je to právní norma, kterou vydává orgán samosprávy ve věci územní samosprávy a přenesené státní správy a která je všeobecně závazná pro osoby a subjekty působící v oblasti daného samosprávního celku.

Vyšší územní celek, v případě Slovenska kraj, může na svém území zavést daň z motorových vozidel všeobecně závazným nařízením, ve kterém se stanoví výše **sazeb daně**. Sazby daně jsou určeny pro osobní vozidla podle objemu motoru. Pro užitková vozidla a autobusy jsou určeny podle hmotnosti a množství náprav, individuálně pro vozidlo motorové a individuálně pro návěs či přívěs. Pro vozidla používané v rámci návěsové soupravy (tahač a návěs) se sazba stanoví dle hmotnosti a množství náprav, individuálně pro tahač a individuálně pro návěs. Vozidlo se z hlediska stanovení sazby daně zařazuje do nejbližší nižší daňové skupiny, než do jaké by patřila dle hmotnosti uvedené v technických dokladech vozidla, individuálně tahač a individuálně návěs. Sazby daně se odvádí jednou ročně, tak jak je tomu v ČR. (§88,ZoMD)

V následujících tabulkách byl pro názornost sazeb vybrán kraj Bratislavský. Výše sazeb jsou přepočítány pro srovnatelnost z eur na české koruny, kurz je ze dne 5. dubna 2013 a 1 euro je v přepočtu podle ČNB 25,815 Kč. Sazby jsou zaokrouhleny buď na celé koruny směrem nahoru.

Tab. 3.3. Vybrané roční sazby daně z motorových vozidel pro osobní automobily

Zdvihový objem motoru (v cm³)	Sazba daně (v Kč)
do 900 cm ³	1 734 Kč
od 900 cm ³ do 1200 cm ³	2 276 Kč
od 1200 cm ³ do 1500 cm ³	3 143 Kč
od 1500 cm ³ do 2000 cm ³	4 011 Kč
od 2000 cm ³ do 3000 cm ³	5 095 Kč
nad 3000 cm ³	6 070 Kč

Zdroj: Všeobecné záväzné nariadenie Bratislavského samosprávneho kraja
č. 38/2010, o dani z motorových vozidiel

Z tabulky č. 3.4. vyplývá, že čím vyšší je zdvihový objem motoru, tím se sazby zvyšují. Z pohledu podnikatele je to poměrně důležitý aspekt při rozhodování koupě nového vozu. Tím, že se rozhodne pro nižší zdvihový objem, mu může ušetřit ročně až 4 000 Kč za jedno vozidlo. Rozmezí sazeb pro osobní automobily je od 1 734 Kč do 6 070 Kč. Sazby daně v sedmi krajích v závislosti od zdvihového objemu motoru rostou přibližně stejně, pouze sazby daně v Žilinském kraji výrazně převyšují.

Tab. 3.4. Vybrané roční sazby daně z motorových vozidel pro užitková vozidla a autobusy

1 nebo 2 nápravy		3 nápravy	
celková hmotnost	roční sazba daně	celková hmotnost	roční sazba daně
do 1 t	1 951 Kč	do 15 t	15 826 Kč
nad 1 t do 2 t	3 469 Kč	nad 15 t do 17 t	18 753 Kč
nad 2 t do 4 t	5 745 Kč	nad 17 t do 19 t	23 089 Kč

4 a více náprav	
celková hmotnost	roční sazba daně
do 23 t	20 162 Kč
nad 23 t do 25 t	24 498 Kč
nad 25 t do 27 t	28 834 Kč

Zdroj: Všeobecné závazné nariadenie Bratislavského samosprávneho kraja č. 38/2010, o dani z motorových vozidiel; vlastní zpracování

V tabulce č. 3.5 se vybrané sazby daně pro motorová vozidla vztahují na vozidla užitková a autobusy s jednou nebo dvěma nápravami, třemi a čtyřmi nápravami. Uvedené sazby daně jsou platné v Bratislavském samosprávním kraji.

Konečné sazby však nemusí být konečné, jelikož základní sazbu daně lze snížit. V současné době pět z osmi samosprávných krajů¹² (Banskobystrický, Nitranský, Trenčínský, Trnavský a Žilinský samosprávný kraj) zvýhodňuje ekologická vozidla, která splňují emisní limity Euro3, Euro4 nebo Euro 5 nižšími sazbami daně. Ze všech samosprávných krajů, lze konstatovat, že kraj Banskobystrický, Nitranský a Trnavský mají průměrně nejvyšší zvýhodnění sazeb daně pro vozidla, které splňují výše uvedené emisní limity. (Gnap a kol.,2010)

3.4. Spotřební daň z minerálních olejů v České republice

V této podkapitole si charakterizujeme jednotlivé spotřební daně v rámci silniční nákladní dopravy v ČR. Vymezíme předmět daně, poplatníky, sazby a způsoby výpočtu

¹² K podpoře snížení sazeb pro ekologická vozidla nepřistoupili kraje Bratislavský, Košický a Prešovský

daně. V ČR je spotřební daň z minerálních olejů stanovena v zákoně č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních (dále jen zákon o spotřebních daních).

Předmětem daně podle § 45 zákona o spotřebních daních v rámci silniční nákladní dopravy jsou těžké plynové oleje a střední oleje, kde zařazujeme motorovou naftu nebo to mohou být motorové benziny. Dále to jsou zkapalněné ropné plyny a zkapalnělý bioplyn, určené k použití nebo využívané pro pohon motorů. (ZoSD, §45)

Poplatníkem daně jsou fyzické či právnické osoby, kterým vznikne povinnost daň přiznat a zaplatit při použití nebo prodeji minerálních olejů, které nebyly zdaněny nebo u nichž byla uplatněna sazba daně stanovená pro daný účel použití, pro účely, pro které je stanovena vyšší sazba daně. Dále při použití nebo prodeji směsí minerálních olejů určených pro pohon dvoutaktních motorů za účelem pohonu jiných než dvoutaktních motorů. Dále při použití či prodeji minerálních olejů pro pohon motorů, výrobu tepla nebo při použití nebo prodeji přísad či plnidel do minerálních olejů. (§44, ZoSD)

Základem daně podle § 47 jsou minerální oleje vyjádřené v litrech při teplotě 15 °C a pro zkapalněné ropné plyny, je základem daně množství vyjádřené v tunách. (§47, ZoSD)

Sazba daně pro motorový benzin, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu s obsahem olova do 0,013g/l je 12 840 Kč/1000 l (12,84 Kč/l). Sazba daně pro motorové a technické benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu s obsahem olova nad 0,013g/l je 13 710 Kč/1000 l (13,71 Kč/l). Poslední sazba v rámci silniční nákladní dopravy je 10 950 Kč/1000 l (10,95 Kč/l), pro střední oleje a těžké plynové oleje, kde spadá i motorová nafta. (§48, ZoSD)

3.5. Spotřební daň z minerálních olejů na Slovensku

Na Slovensku se spotřební daň z minerálních olejů zdaňuje ve smyslu zákona č. 98/2004 Z.z., o spotrebnej dani z minerálného oleja v znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o spotřební dani). V této kapitole si vymezíme předmět daně, osobu poplatníka této daně a základ daně. Dále si vymezíme sazby a vypočítáme míru zdanění benzínu a nafty v rámci Slovenska. Na úplný závěr porovnáme daňovou sazbu s průměrem EU.

Předmětem daně jsou minerální oleje, které jsou vyrobené na území Slovenska a dodávané na daňové území z jiného členského státu nebo dovezené na daňové území

z území třetích států. Podle zákona o spotřební dani jsou minerálním olejem minerální oleje, které jsou určeny nebo použity jako pohonné látky. Pohonnou látkou se v tomto zákonu rozumí minerální olej určený k prodeji nebo k použití pohonu benzínových motorů, naftových motorů nebo motorů. (§4,ZoSDzMO)

Podle § 13 je **poplatníkem daně** jsou právnické nebo fyzické osoby, které dodaly k použití nebo použily minerální olej jako pohonnou látku nebo palivo podle § 6 ods. 1. (§13,ZoSDzMO)

Základem daně dle §5 je množství minerálního oleje při teplotě 15 °C vyjádřené v litrech. Základem daně může být i množství v něm obsáhnuté energie vyjádřené v gigajoulech v něm obsažené. (§5,ZoSDzMO)

Co se týče **sazeb daně z minerálních olejů**, tak její výška je velmi citlivou položkou, která ovlivňuje chování spotřebitelů a která výrazně ovlivňuje konečnou cenu produktu. U motorového benzínu je jeho výše podle § 6 odstavce 1 stanovena částkou 13 282 Kč/1000 l což znamená 13,28 Kč/l. Dále si určíme sazbu motorové nafty, tu zákon stanovuje částkou 9 500 Kč/1000 l a to je 9,5 Kč/l.

3.6. Mýtný systém v České Republice

Právní úpravu, která se zabývá problematikou mýtného, stanovuje zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Od 1. února roku 2010 je výše jednotlivých sazeb upravená v Nařízení vlády č. 26/2010 Sb., kterým se mění Nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací ve znění pozdějších předpisů. V ČR bylo mýto zavedeno dne 1. ledna 2007.

Důvodem zavedení zpoplatnění formou mýtného na českých dálnicích, cestách první třídy a vybraných cestách, byl zvětšující se počet vozidel silniční nákladní dopravy. ČR se mýtné vybírá elektronicky a to na základě mikrovlnného systému. Tato technologie je známá pod označením DSRC¹³ a funguje tak, že každé vozidlo, které mýtné podle zákona musí platit je vybaveno palubní jednotkou, která komunikuje s přijímacími anténami na jednotlivých mýtných branách. Celý systém mýta se skládá ze čtyř

¹³ Dedicated Short Range Communication

podsystemů a to mýtné brány, kontrolní stanice, přenosného kontrolního zařízení a mobilní kontroly, které si charakterizujeme dále v textu.

Mýtné brány jsou postaveny na silnicích, které jsou zpoplatněny. Každá brána je vybavena anténou, která umožňuje přímou komunikaci mezi mýtnou bránou a palubní jednotkou. Řidiče, který přejede pod mýtnou bránou, informuje o odečtení mýta palubní jednotka, umístěná na čelním skle vozidla krátkým zvukovým tónem. Samozřejmě vše pobíhá za jízdy a plně automaticky. **Kontrolní stanice** umožňují kontrolovat vozidla, jestli jsou vybavena palubní jednotkou, a jestli jsou správně nastavena, nebo kontrolovat platbu mýta. Pokud kontrolní stanice zjistí nesrovnalosti, odešle informace do kontrolního centra, kde si je pracovníci centra ověří. Pokud došlo k přestupku, pracovníci centra kontaktují mobilní kontroly, které mohou vozidlo odstavit. **Přenosné kontrolní zařízení** nejsou vázané na určité místo, ale je možno je použít na jakémkoliv úseku zpoplatněné komunikace. Jako poslední z podsystemu si charakterizujeme **mobilní kontrolu**, která doplňuje činnost pevných či přenosných kontrolních zařízení. Mobilní kontrolu vykonává Celní správa ČR, která je vždy informována o přestupcích z kontrolního centra. (Premid,2013)

3.6.1. Sazby mýtného

Sazby mýtného v ČR jsou rozděleny do dvou časových úseků. První časový úsek trvá pouze v pátek v čase od 15. hodiny do 21 hodin včetně. Pro ostatní dobu je platný druhý časový úsek. Výše sazeb také závisí na typu emisní třídy vozidla a množství náprav.

Tab. 3.5. Sazby mýtného v pátek od 15:00 do 21:00 (sazby jsou uvedeny v Kč/km)

Emisní třída	Euro 0-II			Euro III-IV			Euro V+		
Počet náprav	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
D+R ¹⁴	4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88
Silnice I.třídy	2,00	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	2,80

Zdroj: Nařízení vlády ČR č. 26/2010 Sb.; vlastní zpracování (ceny jsou uvedeny Kč/km včetně DPH)

Tab. 3.6. Sazby mýtného pro ostatní dobu v týdnu (sazby jsou uvedeny v Kč/km)

Emisní třída	Euro 0-II			Euro III-IV			Euro V+		
--------------	-----------	--	--	-------------	--	--	---------	--	--

¹⁴ Dálnice + rychlostní cesty

Počet náprav	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
D+R	3,34	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	4,12
Silnice I.třídy	1,58	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	1,96

Zdroj: Nařízení vlády ČR č. 26/2010 Sb.; vlastní zpracování (ceny jsou uvedeny Kč/km včetně DPH)

3.7. Mýtný systém na Slovensku

Mýtný systém na Slovensku je ve světě zcela jedinečný. Pro výběr mýtného na slovenských dálnicích, cestách pro motorová vozidla a cestách prvních tříd v dnešní době využívají jednu z nejvyspělejších technologií, která je řízena prostřednictvím satelitního systému GPS-GSM. Tato technologie nese označení GNSS-CN¹⁵. Rozdíl mezi mikrovlnným systémem používaným v ČR a satelitním používaným na Slovensku je v tom, jak při průjezdu mýtným bodem zjišťují informace. Na rozdíl od satelitního systému, který využívá satelitní navigaci, pracuje mikrovlnný systém s mýtnými bránami. Z tohoto pohledu je satelitní technologie výhodnější, protože u ní není nutno, aby v okolí silnic přibývali další stavby. Jelikož na technologii GNSS-CN bude přestupovat postupem času i ČR, je u této technologie jedna velká nevýhoda a to cena. V systému s technologií DSRC, stojí palubní jednotka pouze 1 500 Kč. Naopak v systému s technologií GNSS-CN vychází palubní jednotka až na 15 000 Kč.

Právní úpravu mýtného na Slovensku stanovuje zákon č. 25/2007 Z.z., o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení. Sazbu mýta upravuje Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 350/2007 Z.z., ktorá stanovuje výšku sazby mýta za užívaní vymedzených úsekov pozemných komunikácií. Na Slovensku bylo mýto zavedeno 1. ledna 2010 a předcházelo mu zpoplatnění silniční infrastruktury z dálničních známek.

Zpoplatněné úseky silnic a dálnic se dělí na mýtné úseky. Pomocí satelitní technologie GPS určuje mýtný systém, zda se na zpoplatněném úseku vozidlo nachází a zároveň vypočítává a výši mýta bez toho, aby vozidlo muselo snížit rychlost či jiným způsobem omezit jízdu. Systém kontroly je založen na hledání a zastavování vozidel, které jsou podezřelé z mýtného přestupku. Tato skutečnost je zpracována v informačních systémech. Systém kontroly doplňuje také náhodná celní kontrola a statický systém kontroly, které kontrolují zaparkovaná vozidla. (Emyto,2013)

¹⁵ Global Navigation Satellite System – Cellular Network

3.7.1. Sazby mýtného

Na rozdíl od ČR se v sazbách mýta objevují zpoplatněná vozidla od 3,5 t do 12 t. Sazby se nedělí do dvou časových tříd jak je tomu v ČR, ale pouze do jedné. Dále výše sazeb záleží na typu emisní třídy vozidla a jeho množství náprav. Kvůli ne příliš rozsáhlých dálničních sítí (cca 720 km) a kvůli potřebě dobudování a opravení stávajících cest nižších tříd, se Národní rada Slovenska rozhodla díky satelitní technologii zavést mýto i na vybraných cestách prvních tříd.

Tab. 3.7. Sazby mýtného pro užívání vymezených úseků dálnic a cest pro motorové vozidla na Slovensku (v Kč/km)

Emisní třída			Euro 0 – II	Euro III	Euro IV, V+
			Dálnice + cesty rychlostní / cesty I. tříd		
Nákladní vozidla	3,5 t – do 12 t		2,80 / 2,11	2,59 / 1,90	2,50 / 1,90
	Nad 12 t	2 nápravy	5,82 / 4,41	5,52 / 4,10	5,40 / 4,10
		3 nápravy	6,10 / 4,62	5,82 / 4,41	5,70 / 4,31
		4 nápravy	6,31 / 4,71	6,00 / 4,50	5,91 / 4,41
		5 náprav a více	6,21 / 4,62	5,82 / 4,41	5,70 / 4,31

Zdroj: Nariadenie vlády SR č. 350/2007 Z.z.; vlastní zpracování (ceny převedeny dle průměrného ročního kurzu ČNB za rok 2012)

4. POROVNÁNÍ ZÁKONNÝCH NÁKLADŮ V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICE

V této poslední kapitole bakalářské práce bude zjištěno, zda nedošlo k výraznějším změnám silniční daně, spotřební daně z minerálních olejů a nakonec mýtného a jejich sazeb v období od roku 2009 do roku 2012 v ČR a na Slovensku, které by mohli ovlivnit příjmy do veřejných rozpočtů. Pro názornou ilustraci z praxe budou vypočítány a porovnány modelové příklady výše zmiňovaných zákonných poplatků v podmínkách českého a slovenského dopravce. Dále z makroekonomického hlediska bude zkoumáno, jak vysoké jsou příjmy ze zákonných poplatků v rámci celkových příjmů veřejných rozpočtů v ČR i na Slovensku, zároveň bude určeno, kolika procenty se jednotlivé zákonné poplatky podílí na celkovém HDP obou zemí. Na závěr této kapitoly zjištěno jaké má postavení EU vůči vybraným zákonným poplatkům v silniční nákladní dopravě.

4.2. Silniční daň v ČR a na Slovensku

V následující podkapitole bude názorně ukázáno určení silniční daně v ČR a na Slovensku pomocí konkrétních příkladů, poté na základě výsledků budou daně porovnány. Tento postup povede k lepšímu a názornějšímu pochopení rozdílů daně silniční mezi ČR a Slovenskem.

Ekologická vozidla na Slovensku jsou zvýhodněná tím, že se na ně vztahují nižší sazby silniční daně. Týká se to vozidel EURO 3, EURO 4 a EURO 5. V každém VÚC na Slovensku jsou sazby rozdílné. Například pro vozidla v Bratislavském a Popradském kraji žádná zvýhodnění pro ekologická vozidla nejsou. Situace v ČR je jiná, zde platí čím je vozidlo novější, tím se na něj vztahuje nižší sazba silniční daně. Sazba daně je snižována dle data první registrace vozidla (uvedeno v technickém průkazu vozidla). Po devíti letech od data první registrace vozidla končí možnost snížení sazby daně. Vozidla mohou být rozdělena do jednotlivých emisních norem EURO, dle roku výroby vozidla. V následující tabulce je pro příklad znázorněno, zda vozidlo, které bylo vyrobeno v roce 2002, spadá do emisní normy EURO 3.

Tab. 4.1. Zařazení vozidel do emisních norem EURO dle výroby vozidla v ČR a SR

Rok výroby vozidla	Název emisní normy
1992 - 1995	EURO 1
1996 - 1999	EURO 2
2000 - 2004	EURO 3
2005 - 2008	EURO 4
2009 – doposud	EURO V

Zdroj: vlastní zpracování

4.2.1. Vývoj silniční daně v období od roku 2009 do 2012 v ČR a SR

V ČR se zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční od roku 2009 do roku 2012 čtyřikrát novelizoval¹⁶. Změna tedy nastala v roce 2009. V první novele z roku 2009 a v druhé novele z roku 2010 nebyly provedeny žádné změny v rámci silniční nákladní dopravy. Co se týče úprav posledních dvou změn zákona č. 16/1993, nejsou žádné změny v sazbách či podstatných změnách. Ze získaných informací vyplývá, že za sledované období nenastaly žádné změny. (ZoDS,2012)

Na Slovensku je výše silniční daně plně v kompetencích jednotlivých VÚC, které vydávají svá Všeobecně závazná nařízení (dále jen VZN), kde mohou například měnit sazby, určovat nižší sazby daně atd. V letech 2009 a 2010 nedošlo k výraznějším změnám, sazby se nezvýšily a jednotlivé VÚC si ponechaly stejné sazby jako v roce 2009. V roce 2011 nastala situace jiná. Kromě Prešovského a Trenčianského kraje, které si sazby ponechaly z minulého roku, všechny VÚC zvýšily své sazby. Průměrně se na Slovensku sazby zvedly o 5 až 9 %. Velká změna v Prešovském kraji, jelikož kraj nově zavedl snížené sazby pro vozidla EURO 3,4 a 5, tudíž celkové příjmy zde poklesly. Nejvyšší zdražení pocítili dopravci v Bratislavském kraji. V roce 2012 se sazby změnily pouze v kraji Nitranském, Trenčianském a Prešovském a to formou jejich zvýšení průměrně o 9,7 %. Nitranský kraj však zvýšil sazby pouze u osobních automobilů, u nákladních automobilů snížil sazby u vozidel EURO 3,4 a 5. (Gnap,2012)

¹⁶ Zákon č. 281/2009 Sb., zákon č. 199/2010 Sb., zákon č. 30/2011 Sb., zákon č. 375/2011 Sb.

4.2.2. Porovnání silniční daně mezi ČR a Slovenskem

Jako modelový příklad uvedeme dva fiktivní dopravce jeden je z ČR, druhý ze Slovenska. Každý z dopravců vlastní a provozuje dvě osmnácti tunová rozvážková vozidla, každé s třemi nápravami. První vozidlo spadá do emisní normy EURO 3 (rok výroby 2004 a registrace vozidla proběhla dne 1. prosince 2004), druhé vozidlo spadá do EURO 5 (rok výroby 2012 a registrace vozidla proběhla dne 1. prosince 2012).

V rámci Slovenska byly vybrány pro lepší srovnání a viditelnější rozdíly dva VÚC, které mají největší rozdíly v sazbách daně. První, Bratislavský kraj, ve kterém se rovněž nachází hlavní město Bratislava, je VÚC s nejvyššími sazbami daně. V druhém, Banskobystrickém kraji, je situace odlišná. Sazby daně v Banskobystrickém kraji jsou naopak nejnižší. V rámci kraje Banskobystrického je sazba daně snížena o 20,1 % pro vozidla EURO 5 a o 9,9 % pro vozidla EURO 3. Situace v kraji Bratislavském není pro dopravce příliš příznivá, jelikož pro vozidla EURO 3 nebo EURO 5 žádná možnost snížení sazeb daně není. (Gnap,2012)

Tab. 4.2. Porovnání sazeb silniční daně mezi vybranými vozidly v podmínkách ČR a Slovenska (v Kč) v roce 2012

	Sazba daně pro vozidlo s třemi nápravami (18 t)		
	Základní sazba	EURO 3	EURO 5
ČR	15 900	11 925	8268
Slovensko (průměr 8 VÚC)	21 996	20 408	19 305
Banskobystrický kraj	21 144	19 075	16 915
Bratislavský kraj	23 089	23 089	23 089
Rozdíl (ČR –SR)	6096	8483	11 037

Zdroj: Analýza současných systémů výběru daní z motorových vozidel a návrh alternativních řešení použitelných v podmínkách SR, 2012; vlastní zpracování (převáděno dle průměrného ročního kurzu ČNB za rok 2012)

Z tabulky 4.2. vyplývá, že rozdíly základních sazeb daně mezi uvedenými VÚC v rámci Slovenska nejsou až tak výrazné. U snížených sazeb se už rozdíly prohlubují, například u vozidla EURO 3 to je rozdíl 4 014 Kč. U vozidel EURO 5 už je to rozdíl 6 174 Kč. Pro dopravce, který provozuje několik desítek nákladních vozidel, to může znamenat

velmi rozdílné provozní náklady s porovnáním s ostatními VÚC. Jak už bylo zmíněno, na Slovensku se na vozidla vztahuje buď sazba základní, nebo snížená sazba, záleží na emisní normě vozidla. Na vozidla EURO 3 se vztahuje snížení daně průměrně o 6 % a pro vozidla EURO 5 průměrně o 11 %.

U fiktivního dopravce v ČR je situace odlišná. Zde má každý dopravce stejné podmínky, sazby daně jsou určeny plošně, to znamená, že ve všech oblastech země jsou sazby daní stejné. Na první vozidlo EURO 3 (rok výroby 2004 a registrace vozidla proběhla dne 1. prosince 2004) fiktivního českého dopravce se vztahuje sleva 25 %, která se odečítá ze základní sazby silniční daně. Na vozidlo EURO 5 (rok výroby 2012 a registrace vozidla proběhla dne 1. prosince 2012) se vztahuje nejvyšší možná sleva a to 48 procent. Už teď lze tvrdit, že čeští dopravci jsou více motivováni investovat do modernizace vozového parku.

Dále lze v tabulce vidět, že mezi ČR a Slovenskem existují značné rozdíly. Slovenský dopravce průměrně zaplatí u osmnácti tunového vozidla EURO 3 s třemi nápravami 21 996 Kč, což je o 10 071 více než kolik platí český dopravce. U ekologičtějších vozidel EURO 5 je rozdíl ještě výraznější, slovenský dopravce zde zaplatí o 11 037 Kč více. Pokud vezmeme situaci v ČR a na Slovensku, slovenští dopravci nejsou motivováni k tomu, aby investovali do nákupu ekologičtějších vozidel, jelikož možné úspory z nákupu ekologičtějšího vozidla nevede k významnějším úsporám. Dalším problémem mohou být rozdílné sazby jednotlivých VÚC na Slovensku, může to znamenat pro dopravce velké znevýhodnění a určitou formu diskriminace. Je potřeba si uvědomit že dopravci, kteří mohou být od sebe vzdáleni pouze pár kilometrů, mohou mít úplně odlišné sazby daně. Zásadní rozdíl je také v tom, že daň silniční je zcela v pravomocích VÚC a tím slovenská vláda ztrácí možnost ovlivňovat či regulovat ekologii v dopravě jako takové. Jednotlivé VÚC řeší otázku silniční daně dle jejich pravidel. V tomto je možné spatřit řadu výhod pro české dopravce a jejich možných úspor finančních prostředků s porovnáním se Slovenskem.

4.3. Zdanění pohonných hmot v rámci spotřební daně z minerálních olejů v ČR a na Slovensku

Z hlediska spotřební daně z minerálních olejů jsou pro silniční nákladní dopravu nejdůležitější položky benzín a motorová nafta. Výše spotřební daně z minerálních olejů je

citlivou položkou, která ovlivňuje chování dopravců kdekoliv v evropském prostoru. Právě dopravce zajímá výše spotřební daně, kterou zaplatí při tankování jako spotřebitel pohonných hmot.

4.3.1. Vývoj zdanění pohonných hmot v období od roku 2009 do 2012

Spotřební daň z pohonných hmot, jak už bylo zmíněno, je velmi citlivou položkou. Příjmy z této daně závisí na třech faktorech na výši DPH, výši spotřební daně a cen pohonných hmot na území státu.

V **ČR** v roce 2009 byla sazba DPH ve výši 19 %. Podstatná změna nastala v roce 2010, kdy se sazba DPH zvýšila na 20 %. Sazba 20 % se do konce sledovaného období nezměnila. Ve stejném roce došlo také k další podstatné změně, a to ke zvýšení sazeb spotřebních daní. U spotřební daně z pohonných hmot došlo ke zvýšení průměrně o 1 Kč/l.

Ceny pohonných hmot se každoročně zvyšují, v roce 2010 se nafta zvýšila o 4,3 Kč a benzín o 4,5 Kč oproti roku minulému. Další nárůst cen neminul také rok 2011, cena nafty průměrně zvýšila o 3,8 Kč a cena benzínu o necelé tři koruny. Změny v cenách nastaly i v roce 2012, nutno zmínit, že nebyly tak výrazné jako v předcházejících letech. Ceny pohonných hmot průměrně stouply o 1,8 Kč. (CZSO,2013)

Na Slovensku sazba DPH v roce 2009 činila 19 %, což byla stejná situace jako v ČR. V roce 2010 nastala změna v sazbách spotřební daně z pohonných hmot. Sazba spotřební daně u motorové nafty se snížila o 0,09 EUR/l (2,28 Kč/l) a to z důvodu zavedení mýta. Naopak sazba spotřební daně u benzínu vzrostla o 0,14 EUR/l (3,49 Kč/l). O rok později, tedy v roce 2011, se zvýšila sazba DPH z 19 % na 20 %. Do konce sledovaného období se již sazba DPH nezměnila.

Ceny pohonných hmot se ve sledovaném období od roku 2009 do roku 2012 měly tendenci růstu v každém roce. V roce 2010 se ceny pohonných hmot průměrně zvýšily o 0,08 EUR/l (2 Kč/l) oproti roku 2009. Asi největší nárůst se uskutečnil v roce 2011, ceny pohonných hmot se opět zvýšily průměrně o 0,20 EUR/l (5 Kč/l) oproti roku minulému, což mohlo velmi ovlivnit chování dopravců na Slovensku. Během roku 2012 došlo také k mírnému nárůstu, průměrně o 0,10 EUR/l (2,4 Kč/l) oproti roku 2011. (Poliak,2011)

4.3.2. Porovnání míry zdanění pohonných hmot mezi ČR a SR

Do konečné ceny pohonných hmot se nezahrnuje pouze cena paliva a spotřební daň, ale také DPH, jelikož spotřební daň vchází do daňového základu DPH. Průměrné celkové zdanění nafty (tzn. spotřební daň + DPH) je v rámci EU 17,04 Kč/l. ČR je nad tímto průměrem, kde má deváté nejvyšší zdanění nafty v rámci EU. Pro zajímavost na první příčce se umístila Velká Británie, která naftu zdaňuje částkou 24,78 Kč/l. Naopak nejméně zdaňuje naftu Lucembursko a to pouze částkou 12,62 Kč/l.

Tab. 4.3. Míra zdanění pohonných hmot v ČR v roce 2012

	Benzín	Nafta
Průměrná cena ¹⁷	36,55 Kč/l	35,89 Kč/l
Spotřební daň za litr	12,84 Kč	10,95 Kč
Sazba DPH	20 %	20 %
DPH za litr	7,31 Kč	7,18 Kč
Celkové zdanění (v Kč)	20,15 Kč	18,13 Kč
Míra zdanění (v %)	55,12 %	50,52 %

Zdroj: www.finance.cz; vlastní zpracování

Celkové zdanění benzínu v ČR je také nad průměrem EU¹⁸, kde má ČR druhé nejvyšší zdanění. Kypr má nejnižší míru celkového zdanění benzínu pouze částkou 14,33 Kč za jeden litr, nejvyšší míru zdanění má Nizozemsko, tam spotřebitelé zaplatí 26,82 Kč za jeden litr. Jak můžeme vidět, rozdíly ve zdanění jsou obrovské. (European commission,2013)

Tab. 4.4. Míra zdanění pohonných hmot na Slovensku v roce 2012

	Benzín	Nafta
Průměrná cena ¹⁹	35,89 Kč za litr	36,23 Kč za litr
Spotřební daň za litr	13,28 Kč	9,50 Kč
Sazba DPH	20 %	20 %

¹⁷ Průměrná cena benzínu 36,55 Kč/l a nafty 35,89 Kč/l za rok 2012.

¹⁸ Průměrné celkové zdanění benzínu v rámci EU je 20,33 Kč/l.

¹⁹ Roční průměrná cena benzínu 38,74 Kč/l a nafty 36,23 Kč/l, převedeno ročního průměrného kurzu ČNB.

DPH za litr	7,81 Kč	7,32 Kč
Celkové zdanění (v Kč)	21,10 Kč	16,82 Kč
Míra zdanění (v %)	54,47 %	46,43 %

Zdroj: www.finance.cz; vlastní zpracování

Co se týče výpočtu zdanění benzínu či nafty na Slovensku, i zde se DPH musí zahrnout, tak jako v ČR. Pokud srovnáme výši zdanění nafty na Slovensku s průměrem 27 zemí EU, tak zjistíme, že se nachází pod průměrem EU. Slovensko se umístilo na patnácté příčce²⁰. U benzínu je zdanění naopak nad průměrem EU. Slovensko má třinácté nejvyšší zdanění benzínu v EU²¹. Ve srovnání s ČR má Slovensko vyšší celkové zdanění benzínu o 0,95 Kč/l. U nafty je to ČR, která má vyšší celkové zdanění nafty o 1,33 Kč/l. (EK,2013)

4.4. Mýto v ČR a na Slovensku

V této podkapitole analyzujeme vývoj mýtného v ČR a na Slovensku a bude zjištěno, zda došlo v průběhu sledovaného období k nějakým výrazným změnám. V druhé části této podkapitoly budeme ilustrovat modelový příklad fiktivních dopravců v ČR a na Slovensku a porovnáme podmínky v jednotlivých státech.

4.4.1. Vývoj mýtného v ČR a SR v období od roku 2009 do 2012

V ČR mýto na rozdíl od Slovenska bylo již v roce 2007. V roce 2010 došlo ke dvěma změnám oproti roku 2009. První změna byla v podobě změn sazeb mýtného. Sazby platné v pátky od 15 do 21 hodin se zvýšily v průměru až o 45 %. Sazby platné pro ostatní dobu v týdnu naopak slevily a to v průměru o 1,8 % oproti roku 2009. Druhou změnou v roce 2010 bylo to, že všechna vozidla nad 3,5 t a do 12 t, na která do roku 2009 vztahovalo časové zpoplatnění, budou podléhat zpoplatnění formou mýtného. V roce 2011 se vláda ČR snažila o podporu obnovy vozového parku dopravců v ČR. Došlo ke zvýšení základních sazeb o 25 %, u vozidel EURO 5 nedošlo k žádnému navýšení. Zvýšily se také sazby platné v pátek od 15. do 21. hodiny a to v průměru o 32 % oproti roku minulému. Ke konci roku 2011 došlo také ke snížení sazeb pro autobusy. V roce 2012 se žádné změny v sazbách mýtného nekonaly. Pouze došlo ke slevám na mýtném a to v případě, že celková

²⁰ Výše daně uvalené na naftu na Slovensku se rovná 16,82 Kč/l nafty.

²¹ Výše daně uvalené na benzín na Slovensku se rovná 21,10 Kč/l benzínu.

částka uloženého mýtného v průběhu kalendářního roku u vozidel dosáhla alespoň 100 000 Kč (maximálně 400 000 Kč). Slevy jsou v rozmezí od 5 % do 13 %, záleží na vybrané částce za vozidlo v mýtném systému. (MDČR,2012)

Slovensko přešlo od 1. ledna 2010 ze systému zpoplatnění silniční infrastruktury formou dálničních známek, na systém elektronického výběru mýta. Změna se vztahovala na vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 tuny. Sazbu mýta upravuje § 5 zákona č. 25/2007 Z.z., o elektronickom výběru mýta. Další úpravy však v rámci sazeb mýtného nenastaly a sazby zůstaly stejné. Problémy nastaly v roce 2010, jelikož byly v lednu vyňaty cesty prvních tříd ze zpoplatněných úseků. Hlavní rozdíly byly od poloviny roku 2010 v rozsahu zpoplatnění silniční infrastruktury a projevilo se to hlavně v rozšíření zpoplatnění cest prvních tříd. Do roku 2012 bylo zpoplatněno celkem 1400 km cest prvních tříd. (Emyto, 2013)

4.4.2. Porovnání mýtného v ČR a SR

Pro porovnání sazeb v ČR a na Slovensku vybereme opět modelový příklad fiktivních dopravců v ČR a na Slovensku. Pro připomenutí každý z dopravců vlastní a provozuje dvě osmnácti tunová rozvážková vozidla, každé s třemi nápravami. První vozidlo spadá do emisní normy EURO 3 (rok výroby 2004 a registrace vozidla proběhla dne 1. prosince 2004), druhé vozidlo spadá do EURO 5 (rok výroby 2012 a registrace vozidla proběhla dne 1. prosince 2012).

Tab. 4.5. Porovnání mýtného mezi ČR a Slovenskem (v Kč/km) v roce 2012

	Mýtné sazby pro vozidlo s třemi nápravami (18 t)			
	EURO 3		EURO 5	
	D + R*	Silnice I. třídy	D + R	Silnice I. třídy
ČR	4,45	2,14	2,85	1,37
Slovensko	5,82	4,41	5,70	4,31
Rozdíl (ČR – SR)	1,37	2,27	2,85	2,94

Zdroj: vlastní zpracování

* D + R je zkratka pro dálnice + rychlostní silnice

Slovensko v současné době disponuje velkým počtem zpoplatněných úseků silnic první třídy což je v případě ČR odlišný případ. ČR těží ze zpoplatnění svých dálnic. Co se

týče zpoplatnění cest rychlostních, jsou v obou státech sazby porovnatelné. Z tabulky vyplývá, že podmínky jsou opět lepší v ČR. Zpoplatnění vozidel EURO 3 na rychlostních silnicích a dálnicích v ČR a na Slovensku je rozdílné, rozdíl je podle výpočtů až 24 % na jeden ujetý km ve prospěch ČR. U silnic prvních tříd je to dokonce rozdíl 51 % na jeden km. Ještě větší rozdíl je u zpoplatnění vozidel EURO 5, kde si dopravci na slovenských dálnicích a rychlostních silnicích připlatí více o 50 % na ujetý km, než je tomu v ČR. U silnic prvních tříd je vidět největší rozdíl o to 68 % na jeden km. Důvodem proč je zpoplatnění na slovenských silnicích o tolik vyšší, může být nákladnější systém výběru a provozování mýta.

4.5. Rozpočtové určení zákonných poplatků v silniční nákladní dopravě

V této podkapitole bude určeno, kam směřují zákonné poplatky, které platí na území státu jednotliví dopravci. Taktéž zde bude objasněno, jakým dílem se silniční daně podílejí na příjmech veřejných rozpočtů ČR a na Slovensku včetně jejich vývoje v časovém horizontu. Rovněž bude znázorněno, do jaké míry se daně z motorových vozidel, spotřební, daně z motorových vozidel a výběr mýtného podílejí na tvorbě veřejných rozpočtů na Slovensku a ČR. Peněžní prostředky, které stát vybírá od obyvatel ve formě daní a zákonných poplatků, tvoří příjmy veřejných rozpočtů.

4.5.1. Česká Republika

Na začátku této podkapitoly je třeba si uvědomit, že v každé zemi ať už v ČR nebo na Slovensku musí být zákonem určeno, do kterého rozpočtu mají příjmy ze zákonných poplatků v rámci silniční nákladní dopravy směřovat, resp. jaká část konkrétních poplatků tvoří příjmy konkrétních veřejných rozpočtů. Prostředky, které jsou vybírány v podobě zákonných poplatků, mohou odcházet do státního rozpočtu, stejně jako do rozpočtu krajů nebo obcí (tyto souhrnně nazýváme místní rozpočty), nebo plynout do státních fondů. Dle rozpočtového určení plyne celostátní výnos z daně silniční, spotřební daně z minerálních olejů a z mýtného do Státního fondu dopravní infrastruktury.

Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen SFDI) byl zřízen za účelem výstavby, údržby, modernizace a rozvoje silnic, dálnic a železničních dopravních a vnitrozemských vodních cest. Rovněž poskytuje finanční prostředky ve formě příspěvků na projektové a průzkumné práce a expertní činnosti, které jsou zaměřeny na dopravní infrastrukturu. SFDI je zřízen, jako právnická osoba se sídlem v Praze, zákonem 104/2000 Sb. Ze zákona

vyplývá, že je podřízen Ministerstvu dopravy a spojů a že vlastníkem majetku, se kterým fond hospodář, je stát. Zdroje příjmů fondu upravuje §4 tohoto zákona. Jde zejména o výnosy ze silniční daně, mýtného, časového poplatku, o dotace ze Státního rozpočtu, nebo o příspěvky z Evropské komise, které se poskytují pomocí konkrétních evropských fondů. SFDI stanovuje na každý rozpočtový rok nový rozpočet, přičemž má povinnost přenášet zůstatky do nového kalendářního roku. Návrh rozpočtu předkládá ke schválení Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR. (SFDI,2013)

Tab. 4.6. Příjmy SFDI za období 2009 až 2012 (v EUR)

	Rok 2009	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012
Výnosy ze silniční daně	181 592 619	185 415 714	206 338 173	208 757 557
Výnosů ze spotřební daně z minerálních olejů	273 379 816	292 147 930	299 335 936	284 441 616
Výnosy za užívání dálnic a rychlost. cest	109 645 313	122 851 754	128 964 621	155 384 983
Výnosy z mýtného	205 696 828	246 925 818	344 946 688	344 615 018
Výnosy celkem	770 314 576	847 341 216	979 585 418	993 199 174

Zdroj: Výroční zprávy o činnosti a účetní závěrky SFDI za jednotlivé roky 2009, 2010, 2011, 2012; vlastní zpracování (převedeno dle průměrného ročního kurzu ČNB za jednotlivé roky 2009, 2010, 2011 a 2012)

Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že vybrané celkové výnosy rozpočtu SFDI se každým rokem zvyšují. V roce 2009, má nejvyšší podíl na vybraných celkových výnosech spotřební daň z minerálních olejů, naopak nejnižší podíl má výnos z dálničních známek.

V roce 2010 byl nárůst ve všech námi vybraných výnosů. U spotřební daně z minerálních olejů byl nárůst způsoben zvýšením sazeb, u výnosů za užívání dálnic a rychlostních cest to bylo způsobeno zvýšením ceny dálničních kupónů. Dále výnosy z mýtného zaznamenaly růst oproti minulému roku o 41 228 990 EUR díky nově otevřeným zpoplatněné úseky silnic a dálnic, díky zvýšení sazeb mýtného a hlavně díky přesunu vozidel nad 3,5 tuny do mýtného zpoplatnění.

Rok 2011 byl opět růstový, co výnosů z daně silniční týče, ty byly vyšší o 20 922 459 EUR. Výnosy daně spotřební z minerálních olejů také narostly o 7 188 006 EUR. Díky zvýšení cen dálničních kupónů byly výnosy za užívání dálnic a rychlostních cest

v roce 2011 oproti roku minulému vyšší. Zvýšení výnosů z mýtného za rok 2011 bylo dosaženo zvýšením sazeb mýtného a dalším rozšířením zpoplatněných úseku cest.

V roce 2012 podle tiskové zprávy k plnění příjmů SFDI za rok 2012 výnosy z daně silniční a výnosy za užívání dálnic a rychlostních cest pokračovaly růstem. U ostatních výnosů nastal zlom v podobě snížení výnosů oproti roku 2011. U mýtného došlo k poklesu, protože schválené zvýšení mýtných určitých sazeb přineslo opačný účinek, než se očekávalo. Také došlo k velkým investicím do obnovy vozových parků, tím vzrostl počet ekologičtějších vozidel EURO 5, u kterých platí snížené mýtné sazby. U spotřební daně z minerálních olejů došlo k velkému propadu příjmů. (SFDI,2013)

4.5.2. Slovensko

Slovensko se v tomto ohledu nachází v jiné situaci, než ČR. Jako první důležitý fakt je potřeba uvést, že finanční prostředky, které jsou vybírány v podobě **daně z motorových** vozidel, nespravuje státní fond, ale jsou příjmem rozpočtů vyšších územních celků (dále jen VÚC), tzn. krajů. Správcem této daně jsou jednotlivé daňové úřady se sídlem v územním obvodu. Tyto finanční prostředky nejsou vázány zákonem a proto správa VÚC nemá zákonní povinnost investovat prostředky do rozvoje silniční infrastruktury. (Gnap, Konečný, 2012)

Tab. 4.7. Příjmy z výběru daně z motorových vozidel na Slovensku za roky 2009-2012 (v EUR)

	Rok 2009	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012 ²²
Součet příjmů všech krajů	125 810 942	117 837 067	129 448 720	130 983 824
Bratislavský kraj	30 185 000	27 257 000	31 292 000	33 400 824
Banskobystrický kraj	12 135 510	11 699 114	12 613 114	12 350 000

Zdroj: Analýza současných systémů výběru daní z motorových vozidel, Gnap, Konečný 2012, vlastní zpracování

Z výše uvedené tabulky jasně vyplývá, že v Bratislavském kraji jsou příjmy z výběru daně z motorových vozidel o mnohem vyšší, než v kraji Banskobystrickém. Je to způsobeno tím, že v Bratislavském kraji je největší počet vozidel, které podléhají platbě

²² Schválené příjmy z daně z motorových vozidel v jednotlivých VÚC na rok 2012

daně z motorových vozidel v tomto VÚC. Současná situace tak prohlubuje nevyrovnanost mezi jednotlivými regiony Slovenska. Jak vyplývá z výše uvedené tabulky, jedná se o každoroční růst příjmů z daně z motorových vozidel. Propad byl zaznamenán v roce 2008, což bylo způsobeno novelou zákona č. 582/2004 Z.z., o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady ve znění pozdějších předpisů, která změnila některé povinnosti daňových poplatníků. V roce 2009 už příjmy v jednotlivých VÚC pokračují v růstu. V roce 2010 opět nastal opět zlom, kde celkové příjmy klesly o 7 973 875 EUR, zřejmě vlivem projevení důsledků hospodářské krize. Příjmy v rámci jednotlivých VÚC někde stouply a někde naopak klesly. Největší pokles zaznamenal Bratislavský kraj. Rok 2011 a 2012 se vyznačuje nárůstem příjmů daně z motorových vozidel ve všech VÚC.

Jiný cílový rozpočet mají na Slovensku poplatky **vybírány za užívání dálnic a poplatky za mýtné**. Plynou do Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. (dále jen dálniční společnost). Dálniční společnost je zřízena zákonem č. 639/2004 Z.z., podle kterého je jejím zakladatelem stát a její stanovy schvaluje vláda Slovenské republiky na návrh Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií. Vlastní příjmy dálniční společnosti byly do roku 2010 dány primárně výnosy z prodeje dálničních známek pro všechny typy vozidel, od 1. 1. 2010 změnila Slovenská republika systém zpoplatnění silniční infrastruktury z dálničních známek na systém elektronického výběru mýta (netýká se to vozidel do 3,5 tun). Je třeba dodat, že ne celý výnos z mýtného zpoplatnění na Slovensku neobdrží dálniční společnost. Částka zhruba 30 % ze zisku směřuje k provozovateli mýtného systému, společnosti SkyToll s.r.o. (Ndsas,2013)

Tab. 4.8. Výnosy z prodeje dálničních známek a z mýtného za období 2009-2012 (v EUR)

	Rok 2009	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012
Výnosy za užívání dálnic a rychlost. cest	74 356 000	33 865 000	46 246 000	50 256 000
Výnosy z mýtného	- ²³	141 625 000	153 947 000	154 925 000

Zdroj: podnikatelské plány Národnej diaľničnej spoločnosti, www.ndsas.sk, vlastní zpracování

²³ Systém výběru mýtného na slovenských silnicích byl zaveden až 1. ledna 2010.

V roce 2010 vidíme pokles výnosů z prodeje dálničních známek o 9 163 000 EUR, jelikož všechna vozidla nad 3,5 tuny přešla na systém mýtného zpoplatnění silnic a dálnic. V rámci sledovaného období je u mýtného zaznamenán každoroční růst. Ten byl způsoben rozšířením na více druhů vozidel, které začaly používat mýtný systém. Každoroční růst je také způsobem rozšiřování zpoplatněných úseků včetně každoročního nárůstu sazeb mýtného. Co se týče výnosů za užívání dálnic a rychlostních cest v roce 2010 byl obrovský propad, to způsobilo zavedení mýtného systému zpoplatnění dálnic a rychlostních cest pro vozidla těžší než 3,5 tuny. V roce 2011 a 2012 dochází opět k nárůstu výnosů.

Dále bude rozebrán poslední zákonný poplatek a to **spotřební daň z minerálních olejů**. Její správu včetně výběru finančních prostředků daně, realizuje celní správa. Jakmile celní správa vybere veškeré finanční prostředky spotřebních daní, dál putují do státního rozpočtu. Celkově spotřební daně jsou důležitým zdrojem státního rozpočtu.

Tab. 4.9. Příjmy státního rozpočtu ze spotřební daně z minerálního oleje v období 2009 – 2012 (v EUR)

	Rok 2009	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012
Příjmy	1 052 780 361	1 032 547 880	1 073 709 647	1 043 875 000
Podíl na celkovém výběru spotřebních daní	57,33 %	53,09 %	53,64 %	52,72 %

Zdroj: Výročná správa o činnosti colnej správy za jednotlivé roky 2009, 2010, 2011, 2012; vlastní zpracování

V roce 2009 byla do státního rozpočtu v rámci spotřebních daní odvedena částka 1 834 832 102 EUR. Příjem státního rozpočtu ze spotřební daně z minerálního oleje je nejvyšší v porovnání s ostatními druhy spotřebních daní (57,33 %). V roce 2010 můžeme vidět pokles výběru ze spotřební daně z minerálních olejů o 20 232 481 EUR. Ten byl způsoben poklesem sazeb spotřebních daní. Naopak v roce 2011 je vidět nárůst výběru ze spotřební daně z minerálních olejů o 41 161 767 EUR. V roce 2012 byl výběr spotřební daně z minerálních olejů o 29 834 647 EUR menší, což způsobilo především horší hotovostní plnění, druhým faktorem byla reakce poptávky na vysoké ceny. Mezi tři největší poplatníci spotřební daně z minerálních olejů do státního rozpočtu na Slovensku patří SLOVNAFT a.s., OMV Slovensko s.r.o. a UNIPETROL Slovensko s.r.o. (Colná správa, 2012)

4.5.3. Porovnání mezi ČR a Slovenskem

Abychom v práci mohli být porovnány zákonné poplatky v silniční nákladní dopravě ve dvou rozdílných státech. Musí se vztahovat k nějaké makroekonomické veličině, proto byl vybrán podíl celkových HDP za jednotlivé roky.

Tab. 4.10. Porovnání podílu příjmů zákonných poplatků na HDP v ČR a na Slovensku (v %)

	Rok 2009		Rok 2010		Rok 2011		Rok 2012	
	ČR	SR	ČR	SR	ČR	SR	ČR	SR
Silniční daň	0,13	0,20	0,13	0,18	0,13	0,19	0,14	0,18
Spotřební daň z minerálních olejů	0,20	1,67	0,20	1,56	0,19	1,56	0,19	1,46
Užívání dálnic a rychlostních cest	0,08	0,12	0,09	0,05	0,08	0,07	0,10	0,08
Mýtné	0,15	-	0,17	0,22	0,22	0,22	0,23	0,22
Celkem	0,56	1,99	0,59	2,01	0,62	2,04	0,66	1,93

Zdroj: vlastní zpracování

Mezi ČR a Slovenskem je opět vidět nesoulad v uvedených datech. V celé časové řadě jde vidět, že hlavní nepoměr mezi ČR a Slovenskem je možno spatřovat ve spotřební dani z minerálních olejů. To je způsobeno hlavně velkými poplatníky právě spotřební daně z minerálních olejů, jako jsou například SLOFNAFT a.s., OMF Slovensko s.r.o. a UNIPETROL Slovensko s.r.o. Proto budeme srovnávat zákonné poplatky zvlášť, pro větší vypovídací schopnost.

Podíl příjmů **silniční daně** na HDP v roce 2009 byl na Slovensku o 0,07 % větší. V dalších letech má Slovensko opět vyšší podíl a to o 0,05 % v roce 2010, o 0,06 % a v roce 2012 o 0,05 %. Lze konstatovat, že během sledovaného období nedocházelo k výrazným změnám.

Podíl příjmů **spotřební daně** z minerálních olejů na HDP v roce 2009 byl opět na Slovensku vyšší a to o 1,47 %. Podobný vývoj byl i v ostatních letech, v ČR podíl spotřební daně z minerálních olejů osciloval kolem 20 %. Na Slovensku došlo během

sledovaného období ke snížení podílu spotřební daně z minerálních olejů na HDP a to průměrně o 0,10 % ročně.

Podíl příjmů z **dálničních známek** na HDP v ČR ve sledovaném období kolísá na hodnotách 0,8 až 0,10 % a docházelo tak k růstu. Na Slovensku se podíl z dálničních známek od roku 2010 výrazně snížil, důvodem je zavedení mýtného od 1. ledna 2010 na slovenských silnicích. Od roku 2010 do konce sledovaného období, dochází k průměrnému meziročnímu nárůstu o 0,015 %.

Podíl příjmů z **mýtného** na HDP v ČR je kromě let 2009 a 2010 je dalo by se říct vyrovnaný se Slovenskem. V roce 2010 byl podíl na Slovensku větší o 0,05 %, poté došlo ke zmíněnému vyrovnání. Z celkového přehledu lze tvrdit, že podíl vybraných zákonných poplatků na HDP je ve sledovaném období rostoucí. Na Slovensku byl nárůst jen do roku 2011, v roce 2012 došlo k poklesu o 0,11 %.

4.6. Postavení EU vůči zákonným poplatkům v silniční nákladní dopravě

V této podkapitole nás bude zajímat postavení evropské legislativy vůči způsobu výběru a přerozdělování finančních prostředků vybraných na daních z vozidel, které podléhají území konkrétních členských států EU. Dále nás bude zajímat evropská legislativa, která se váže k problematice spotřebních daní z benzínu a nafty v jednotlivých evropských zemích. Třetím zkoumaným okruhem bude postavení evropského legislativního rámce vůči výběru finančních prostředků z mýtných systémů v zemích EU.

Silniční daní a její problematikou se nezaobírá žádná závazná právní norma, ani závazné nařízení EU, které by striktně a přesně nařizovalo jednotlivým členským státům, jak mají tyto finanční prostředky vybírat, využívat a přerozdělovat. Neexistuje ani žádné evropské nařízení, které by stanovovalo výši vybíraných poplatků států EU. Zcela okrajově se dotýká problematiky Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 1999/62/ES. Zmíněná směrnice však má jenom doporučující, nikoliv závaznou povahu. Řeší poplatky za používání konkrétní vymezené dopravní infrastruktury těžkými nákladními vozidly. Podle ní by jednotlivé členské státy měli uplatňovat snížené sazby, nebo osvobození od daní z vozidel, které neovlivňují dopravní trhy. Směrnice vydává doporučení pouze pro nákladní vozidla, která mají celkovou hmotnost vyšší, než 3,5 tuny. Nechává zcela na úvahách všech členských zemí, jakými postupy budou vybírat silniční daně (resp. daně z

motorových vozidel), přičemž také doporučuje, aby finanční prostředky, vybrány za vozidla registrované v členských státech, zůstali výhradně státním příjmem, popřípadě příjmem správy, která spadá pod konkrétní stát. Podíly by se podle doporučení neměly dělit mezi členské země a správu Evropského společenství. Směrnice EP č. 1999/62 ES taky uvádí minimální daňové sazby, které by se na národní úrovni měli dodržovat. Například minimální sazba za naložené vozidlo se třemi nápravami, vzduchovým pružením a maximální celkovou hmotností do 17 tun, by měla být 31 euro za rok, to znamená v přepočtu (s kurzem 25,815 korun za 1 euro) cca 800 Kč za rok. Naložené nákladní vozidlo se čtyřmi nápravami, vzduchovým pružením a maximální celkovou hmotností 25 tun by podle směrnice mělo mít minimální sazbu daně 144 euro ročně, což je přibližně 3718 Kč atd.

Výše zmíněnou směrnicí je také doporučeno, že členské státy EU by měli na základě příjmu z vybraných finančních prostředků podporovat dopravu, dopravní infrastrukturu a celkově dopravní systém státu jako takový. Rozhodnutí o konkrétním využití těchto výnosů však EU nechává na zvážení všech států jednotlivě. Směrnice se také dotýká problematiky zvýhodňování a preferování ekologicky šetrných vozidel v rámci využívání dopravní infrastruktury. (Gnap, Konečný, 2012)

U daně z motorových olejů rovněž neexistuje žádná závazná právní norma či závazné nařízení EU, které by přesně stanovovalo výši spotřební daně z nafty a benzínu, nebo způsob, jakým se mají vybrané finanční prostředky využívat. Existuje opět pouze směrnice Rady č. 2003/96 ze dne 27. října 2003, o zdanění energetických produktů a elektřiny. Tato směrnice má, stejně jako tomu bylo v předešlém případě, pouze charakter doporučení, nenařizuje členským státům, jak mají v otázkách spotřebních daní jednat. EU ve této směrnici doporučuje určité hodnoty výše spotřebních daní na jednotlivé produkty. Konkrétně článek 4 této směrnice říká, že úroveň zdanění nemůže být v jednotlivých státech nižší, než jsou směrnicí stanovené minimální sazby. V článku 6 jsou pak zmíněny možnosti některých členských zemí uplatňovat snížené daňové sazby na pohonné hmoty, nebo uplatnit uvolnění od této daně v některých specifických případech. Tyto možnosti mohou uplatňovat například Velká Británie, Nizozemsko, Řecko, Itálie atd. Od 1. ledna 2010 platí podle směrnice hodnoty minimálních hodnot zdanění uplatitelného na pohonné hmoty. Například za olovnatý benzín platí minimální hodnota zdanění 421 EUR, což je zhruba 10868 Kč na tisíc litrů tohoto benzínu. Tisíc litrům bezolovnatého benzínu

směrnice připisuje minimální hodnotu zdanění 359 EUR, což je v přepočtu cca 9268 Kč. (směrnice EU č. 96/2003)

U mýtného a jeho systému elektronického výběru finančních prostředků z mýtného také neexistuje žádné závazné nařízení ani právní předpis, který by upravoval problematiku mýtného v členských zemích EU. Na druhé straně můžeme opět pracovat se směrnicí Evropského parlamentu a Rady. Konkrétně se jedná o směrnici č. 2004/52 ES, která mluví o lepší spolupráci a sjednocení elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství. Tato směrnice ve své podstatě poskytuje členským státům EU doporučení pro to, aby spolu mohli jednotlivé systémy evropských zemí bez problémů spolupracovat operativněji a rychleji. Nesourodost systémů představuje v EU vážný problém, protože to předpokládá instalaci více palubních jednotek (pro každý stát samostatně) a to komplikuje činnost dopravců, kteří jsou významnějšími platiteli mýta. V článku 2 tahle směrnice uvádí, že elektronické systémy mýtného by měli využívat pouze 3 druhy technologií a to družicové určování polohy, mobilní komunikaci užívající normy GSM – GPRS, nebo mikrovlnnou techniku na 5,8 GHz. Zmiňovaná směrnice však není jediná, která poskytuje doporučení evropským zemím, co se týče mýtného. Existuje zde totiž i směrnice č. 76/2001 ES ze dne 27. září 2011, která mění směrnici č. 62/1999 (zmiňována výše). Směrnice 76 doporučuje nezaplatňovat pro jakékoliv typy vozidel tentýž úsek mýtným poplatkem i poplatkem za užívání (obdobu dálniční známky). Dovoluje však členským státům uplatňovat za určitých podmínek přírůstek k platbě mýtného a to například na cestách, které jsou do značné míry poškozeny. Rozhodování o tom, jak budou příjmy z mýtných systémů využity, ponechává v kompetenci každého členského státu, doporučuje však investovat tyto prostředky do rozvoje odvětví dopravy. Výnosy by měli směřovat zejména do snižování znečištění ze silniční dopravy nebo by měli kromě jiného například podporovat transevropskou dopravní síť. (směrnice EU č. 52/2004)

Z této podkapitoly vyplynulo, že EU nemá záměr zasahovat nařízeními a striktními příkazy do daňových a mýtných příjmů. Vydává pouze nařízení, která členské státy mohou, ale nemusí dodržovat. Z pohledu ČR a Slovenska zde mnoho rozdílů nenajdeme. Směrnice EU doporučují všem evropským zemím stejné doporučení. I z tohoto důvodu jsme nenašli odlišnosti mezi postavením ČR a Slovenska v evropském měřítku.

5. ZÁVĚR

V úvodu bakalářské práce bylo stanoveno za cíl porovnání některých konkrétních nákladů v silniční nákladní dopravě mezi podnikateli v České a Slovenské republice. Tyto dva státy byly vybrány proto, že do doby jejich rozdělení se jejich ekonomiky vyvíjely společně a kvůli tomu by měli mít i jejich zákonné poplatky silniční dopravy značně podobné rysy. Tento předpoklad se ale hlavně v oblasti daně z motorových vozidel nenaplnil. Velké rozdíly vznikají rovněž u sazeb spotřební daně z minerálních olejů, kde patří i nafta a benzín. U výběru mýtných poplatků byly také zjištěny rozdílnosti.

První oblastí našeho porovnávání byla daň z motorových vozidel. Na Slovensku je tato daň příjmem vyšších územních celků, které stanovují její sazby i slevy na ekologičtější vozidla. Navzdory tomu, že by se měly prostředky z výběru daně používat na opravu a údržbu cest 2. a 3. třídy, které spravují vyšší územní celky, není tato jejich povinnost zakotvena v žádném zákoně nebo nařízení vlády. Je samozřejmé, že v době všeobecného nedostatku zdrojů se vyšší územní celky nebudou dobrovolně připravovat o finanční prostředky a tím pádem nebudou příliš shovívaví při schvalování nižších sazeb daní u ekologických vozidel. Dotázán byl v rámci vypracování bakalářské práce i tajemník sdružení slovenských dopravců ČESMAD, Ing. Pavel Reich. Z jeho úst bylo potvrzeno, že sdružení má už několik let snahu o zvrácení tohoto stavu. Příčinou jsou nerovné podmínky podnikání dopravců nejen ve srovnání se zahraničím, ale i v rámci Slovenské republiky v důsledku velkých rozdílů v sazbách daní mezi jednotlivými vyššími územními celky. V některých případech dosahují tyto rozdíly až dvacet procent. Zásadní nevýhodou slovenského dopravce jsou i samotné sazby daně, které jsou jedny z nejvyšších v rámci celé EU.

Na základě zjištění v této práci lze dále konstatovat, že český dopravce, který vlastní vozidlo EURO 5 s celkovou hmotností 18 tun zaplatí na dani z motorových vozidel ve srovnání se slovenským dopravcem o 50 % méně. Když si tuto částku přepočteme na počet kilometrů, které takové vozidlo za rok uběhne (cca 80 000) a průměrnou sazbu na kilometr (20 Kč) zjistíme, že slovenský dopravce při průměrné vzdálenosti 1000 kilometrů na jedné přepravě musí mít o 140 korun vyšší cenu, než český dopravce. Tento rozdíl se ještě zvyšuje při provozu návěsové soupravy s celkovou hmotností 40 tun.

Druhá oblast, která byla v bakalářské práci zkoumána a srovnávána, byla spotřební daň z benzínu a nafty. Zde bylo zjištěno, že spotřební daň je v ČR o 1,66 korun za litr vyšší, než na Slovensku. Tato daň má zásadní vliv na celkovou cenu pohonných hmot, která je pro dopravce rozhodující zejména při výkonu mezinárodní dopravy. V případě, že dopravce převáží z více států, může si podle ceny vybírat, kde bude tankovat a ve kterém státě spotřební daň zaplatí. Tato daň představuje čistý příjem pro stát. Na místě je zde otázka, jak se má stát postavit k určení výšky daně tak, aby z ní pro stát zabezpečil maximální příjem. V případě stanovení vyšší spotřební daně se zvýší cena pohonných hmot pro tranzitní dopravu a tankování se zde stává nezajímavým. Naopak v případě nižší spotřební daně je nižší i celkový příjem státu z této daně, ale tankování pro tranzitní dopravu se stává zajímavým. Typickým příkladem podpory tankování pro tranzitní dopravu je Lucembursko. Je to malý stát s malým podílem vnitrostátní dopravy, která tvoří příjem ze spotřební daně pro stát. Lucembursko ale využilo svou polohu jako tranzitní stát pro mezinárodní dopravu a stanovilo nejnižší spotřební daň z nafty v rámci celé EU. Tím je i cena nafty výrazně nižší než v sousedních státech, čehož využívají dopravci, kteří zcela záměrně tankují na svých trasách právě v Lucembursku. Ve vztahu k tomuto příkladu se i u nás mluví o citlivějším přehodnocení spotřební daně. ČR totiž svou polohou předurčuje ke vzniku tranzitního tahu z východu na západ a tyto úvahy směřují k snížení spotřební daně. Tímto by stát svoje příjmy ve vztahu ke zvýšenému množství spotřeby pohonných hmot pravděpodobně prakticky zvýšil.

Třetí srovnávanou oblastí v rámci zákonných nákladů v silniční nákladní dopravě mezi ČR a Slovenskem byly mýtné sazby. Je možno říct, že i v této oblasti existují výrazné rozdíly mezi postoji těchto dvou států. Prvním rozdílem je rozsah zpoplatnění. V ČR jsou zpoplatněny především dálnice a rychlostní komunikace, zpoplatněných cest první třídy je pouze minimum. Na Slovensku je kromě dálnic a rychlostních cest zpoplatněných zhruba 1 400 kilometrů cest první třídy, tedy téměř polovina těchto cest. K tomuto kroku vláda Slovenské republiky přistoupila zejména z důvodu obcházení zpoplatněných úseků po souběžných neplacených úsecích. Umožnil to vyspělý systém satelitního sledování vozidel GPS-GSM, při kterém není nevyhnutné stavět mýtné brány. Pro ČR by bylo toto řešení při cestách první třídy s množstvím napojení vedlejších cest velmi nevýhodné. Z pohledu dopravců jsou proto náklady na mýtné poplatky na Slovensku podstatně vyšší, než v ČR. Tento fakt opět slovenského dopravce značně znevýhodňuje. Kromě srovnání zpoplatněné infrastruktury je také zajímavé srovnání sazeb mýta i systému ekologických slev. V ČR je

rozdíl v mýtných sazbách mezi neekologickým vozidlem EURO 0 a ekologickým vozidlem EURO 5 na dálnicích 50 %. Na Slovensku činí tento rozdíl pouze 9 %. Na příkladě jasně vidět, že vláda ČR výrazně preferuje nové a moderní ekologická vozidla, čím naplňuje doporučení Evropské unie a záměry Bílé knihy o trvale udržitelném rozvoji silniční dopravy.

Vývoj na Slovensku je zcela opačný, co se týče daní z motorových vozidel i mýtných poplatků. Tento rozdílný přístup státních orgánů má za následek snížení konkurenceschopnosti dopravce státu, ve kterém vláda nepodporuje silniční nákladní dopravu a kde jsou náklady vyšší, než v sousedních zemích.

Evropská unie jednoznačně prosazuje snahu o zrovnoprávnění podmínek podnikání na jejím území, ale jak vyplývá ze srovnání podmínek, je skutečnost odlišná. Je tedy na zvážení, zda by směrnice Evropské komise a Evropského parlamentu neměli být pouze doporučující charakter v tak důležitém sektoru, jakým doprava bezpochyby je.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Businessinfo.cz: *oficiální portál pro podnikání a export* [online]. Praha: Czech Trade, ©1997-2013 [cit. 2013-3-2]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spolecna-dopravni-politika-eu-5163.html>.

Businessinfo.cz: *oficiální portál pro podnikání a export* [online]. Praha: Czech Trade, ©1997-2013 [cit. 2013-3-4]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/bila-kniha-eu-o-doprave-5164.html>.

Colné riaditeľstvo Slovenskej republiky. *Výročná správa o činnosti colnej správy za rok 2011* [online]. CRSR, 2012 [cit. 2013-04-02]. Dostupné z: http://www.colnasprava.sk/wps/PA_1_0_9D/OpenFile/Vyrocnaspravaocinnosticolnejspravyzarok2011.pdf?docID=ZPVPSRHEKzzaqW0hoE9skMVu6AI.

Český statistický úřad. *Průměrné ceny pohonných hmot v tuzemsku v roce 2009*. [online] © ČÚ, 2013. [cit. 2013-05-05]. Dostupné z: www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/prumerne_ceny_pohonnych_hmot_v_tuzemsku_v_roce_2009.

ČSN 26 9375. *Terminologie kombinované dopravy*. Praha: Český normalizační institut, 22 s. Třídící znak 26 9375.

Doprava a zdroje – elektronický časopis fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline [online]. Žilina: Žilinská univerzita, 2011 [2013-05-05]. ISSN 1336-7676. Dostupný z: <http://fpedas.uniza.sk/dopravaaspoje/2011/1/poliak.pdf>.

DVOŘÁČEK, Jiří. *Průmyslová politika*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1997. 219 s. ISBN 80-707-9104-7.

EISLER, Jan a Ivan KOSINA. *Kalkulace nákladů v dopravě*. 2., přepracované vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000. 97 s. ISBN 55-703-00.

EISLER, Jan. *Podniky a podnikání v dopravě*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. 170 s. ISBN 80-245-0111-2.

Emyto.sk [online]. Bratislava: Skytoll, ©2009-2013 [cit. 2013-04-20]. Dostupné z: <https://www.emyto.sk/web/guest/technology>.

Emyto.sk [online]. Bratislava: Skytoll, ©2009-2013 [cit. 2013-04-20]. Dostupné z: <https://www.emyto.sk/web/guest/toll/rates>.

Epravo.cz [online]. © epravo.cz, a.s. 1999-2013, ISSN 1213-189X [cit. 2013-03-05]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/narizeni-vlady-ze-dne-18-ledna-2010-kterym-se-meni-narizeni-vlady-c-4842006-sb-o-vysi-casovych-poplatku-a-o-vysi-sazeb-mytneho-za-uzivani-urcenyh-pozemnich-komunikaci-ve-zneni-pozdejsich-predpisu-17609.html>.

European comission. *Excise duty tables* [online]. EC, 2013 [cit. 2013-04-24]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf.

Euroskop.cz: věcně o Evropě [online]. Praha: Vláda České republiky, ©2005-2013 [cit. 2013-3-12]. Dostupné z: <http://www.euroskop.cz/8454/18725/clanek/doprava-v-breznu-2011>.

GNAP, Jozef, Vladimír KONEČNÝ a kol. *Daň z motorových vozidiel v SR* [odborní studie]. Žilina: Žilinská univerzita, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, 2010. 380 s.

GOLA, Petr. *Spotřební daň u benzínu a nafty* [online]. Finance media, a.s., ©2013 [cit. 2013-04-14]. Dostupné z: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/365970-spotrebni-dan-u-benzinu-a-nafty-v-eu/>.

JANOUSEK, Karel. *Daň silniční s komentářem*. 3. vydání. Olomouc: ANAG, 2010. 135 s. ISBN 978-80-7263-587-0.

JANOUSEK, Karel. *Daň silniční s komentářem*. 3. aktualizované vydání. Anag: Olomouc, 2010. Edice Daně. ISBN 978-80-7263-587-0.

KUBASEK, Miroslav. *Dopravná politika EÚ a Slovenskej republiky a jej vplyv na podnikateľské prostredie v doprave*. Žilina, 2010. Diplomová práce. Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy.

MARKOVÁ, Hana. *Daňové zákony 2012. Úplná znění platná k 1.1.* Praha: Grada, 2012. 264 s. ISBN 978-80-247-4254-0.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy České republiky*. Praha: MD, 2011. 159 s. ISSN 1801-3090.

Ministerstvo dopravy ČR. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013* [online]. MDČR., 2005 [cit. 2013-2-24]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdoonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf.

Ministerstvo dopravy ČR. *Ministersvo dopravy představuje změny týkající se mytného a dálničních kupónů* [online]. MDČR, 2005 [cit. 2013-05-05]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_kupony2010.htm.

Ministerstvo dopravy ČR. *Vláda schválila zvýšení sazeb mytného od 1. ledna 2011* [online]. MDČR, 2005 [cit. 2013-05-05]. Dostupné z: www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Vláda+schválila+zvýšení+sazeb+mytného+od+1.+ledna+2011.htm.

Ministerstvo dopravy ČR. *Zavedení slev na mytném* [online]. MDČR, 2005 [cit. 2013-05-05]. Dostupné z http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Zavedeni.htm.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoja Slovenskej republiky. *Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015* [online]. Bratislava: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoja SR, ©2013 [cit. 2013-2-27]. s. 42. Dostupné z: www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=4231.

Myto.cz.eu [online]. NETservis s.r.o. © 2013 [cit. 2013-03-23]. Dostupné z: <http://www.myto.cz.eu/cs/mytny-system/obecna-architektura/index.html>.

Národná diaľničná spoločnosť. *Podnikateľský plán na rok 2013* [online]. NDS, 2013 [cit. 2013-04-25]. Dostupné z: http://www.ndsas.sk/ext_dok-podnikatelsky_plan_na_rok_2013-/45397c.

NOVÁK, Radek, Petr Pernica, Vladimír Svoboda a Lubomír ZELENÝ. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2. přepracované vydání. Praha: ASPI, 2005. 412 s. ISBN 80-7357-086-6.

NOVÁK, Radek. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Praha: ASPI, 2003. 250 s. ISBN 80-86395-53-7.

ONDŘÍŠKOVÁ, Iva, Ivana Konvičná a Dušan NENIČKA. *Silniční doprava* [online]. Kyjov: SOŠ Kyjov, 2005. [cit. 2013-01-17]. 30 s. Dostupné z: www.sossoukyjov.cz.

PELTRÁM, Antonín a kolektiv. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezděkem: Nakladatelství Máchova kraje, 2003. 200 s. ISBN 8090173063.

PTÁČEK, S. *Logistika*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 1998, s. 63. ISBN 80-7078-5500.

ŘÍHA, Zdeněk. *Kalkulace v dopravě* [online,ppt]. Praha: Ústav ekonomiky a managementu dopravy a telekomunikací ČVUT v Praze. [cit. 2013-3-17]. Dostupné z: <http://k613.fd.cvut.cz/>.

Směrnice evropského parlamentu a rady č. 1999/62/ES. *O výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly*. In: Úřední věstník L 187, 1999, s. 42. Dostupná také z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20070101:CS:PDF>.

Směrnice Evropského parlamentu a rady č. 2004/52/ES. *O interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mytného ve Společenství*. In: Úřední věstník evropské unie L 166, 2004, s. 124. Dostupná také z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2004L0052:20090420:CS:PDF>.

Směrnice rady 2003/96/ES, ze dne 27. října 2003. *O zdanění energetických produktů a elektřiny*. In: Úřední věstník evropské unie L 283/51, 2003, s. 405. Dostupná také z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:09:01:32003L0096:CS:PDF>.

Státní fond dopravní infrastruktury. *Tisková zpráva k plnění příjmů za rok 2012* [online]. SFDI, 2012 [cit. 2013-04-11]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2013/2013_tz_plneni_prijmu_2012.pdf.

Státní fond dopravní infrastruktury. *Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka SFDI za rok 2011* [online]. SFDI, 2012 [cit. 2013-04-10]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/soubory/aktuality-media-a-verejnost/vyrocni-zprava.pdf>.

Státní fond dopravní infrastruktury. *Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka SFDI za rok 2010* [online]. SFDI, 2012 [cit. 2013-04-10]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2011/2011_vz2010.pdf.

Státní fond dopravní infrastruktury. *Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka SFDI za rok 2009* [online]. SFDI, 2012 [cit. 2013-04-10]. Dostupné z:

http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2010/2010_vz-2009.pdf.

Štatistický úrad Slovenskej republiky [online]. Bratislava, ©2013 [cit. 2013-2-15].

Dostupné z: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=15805>.

ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií 2011*. Bratislava: ŠÚSR, 2011. 136 s. ISBN 978-80-8121-091-4.

Zákon č. 582/2004 z dňa 23. decembra 2004 o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady. In: Zbierka zákonov Slovenskej republiky. 2004. Dostupné také z: <http://www.vyvlastnenie.sk/predpisy/zakon-o-dani-z-nehnutelnosti/>.

Zákon č. 98/2004 z dňa 2. februára 2004 o spotrebnej dani z minerálneho oleja. In: Zbierka zákonov Slovenskej republiky. 2004, časťka 48, s. 1207. Dostupný také z: www.zbierka.sk/sk/predpisy/98-2004-z-z.p-7692.pdf.

Zastupiteľstvo bratislavského samosprávneho kraja. *Všeobecné záväzné nariadenie Bratislavského samosprávneho kraja č. 38/2010, o dani z motorových vozidiel* [online]. Bratislavský samosprávny kraj, 2010 [cit. 2013-03.18]. Dostupné na: <http://www.region-bsk.sk/clanok/vzn-bsk-c-38-2010-727436.aspx>.

ZUZIAK, Ľuboš a kol. *Analýza súčasných systémov výberu daní z motorových vozidiel a návrh alternatívnych riešení použiteľných v podmienkach SR*. Žilina: Výskumný ústav dopravný, 2012. 141 s.

ŽEMLIČKA, Zdeněk a Vladimír LUKŠŮ. *Dopravní politika*. Jindřichův Hradec: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1999. 229 s. ISBN 80-7079-659-6.

SEZNAM ZKRATEK

a.s.	akciová společnost
cm ³	centimetr krychlový
č.	číslo
ČNB	Česká národní banka
ČNR	Česká národní rada
ČR	Česká republika
DPH	daň z přidané hodnoty
EU	Evropská unie
EUR	euro
Kč	korun českých
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
MKD	mezinárodní kamionová doprava
OKEČ	odvětvová klasifikace ekonomických činností
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci
s.r.o.	společnost ručením omezeným
EK	Evropská komise
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SR	Slovenská republika
tab.	tabulka
TEN-T	Transevropská dopravní síť

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě 10. 5. 2013



Lukáš Trulík